Reichsgesetzblatt

953

Teil II

1925	Ausgegeben zu Berlin, den 23. Oktober 1925	Nr. 48

Inhalt: Donau-Schiffahrts-Polizeiordnung. S. 953. — Bekanntmachung über den Internationalen Verband zum Schutze des gewerblichen Eigentums. S. 967. — Bekanntmachung über die Ratifikation des Freundschafts-, Handels- und Konsularvertrags zwischen dem Deutschen Reiche und den Vereinigten Staaten von Amerika. S. 967. — Bekanntmachung über die Ratifikation des deutsch-polnischen Abkommens über die Rechte der Mitglieder und Beamten des gemeinschaftlichen Oberkomitees der Oberschlesischen Eisenbahnen vom 23. Februar 1924. S. 967.

Donau-Schiffahrts-Polizeiordnung.
Vom 2. Oktober 1925.

Auf Grund des § 11 des Staatsvertrags, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Reichsgesetzbl. 1921 S. 962 ff.), sowie auf Grund der Artikel 29 Abs. 1 und 206 Abs. 1 des Wassergesetzes für das Königreich Bayern vom 23. März 1907 (GVBl. S. 157), des Artikel 44 des Polizeistrafgesetzbuchs für Württemberg vom 27. Dezember 1871 (Reg. Bl. S. 391) und des Artikel III der Verordnung über Vermögensstrafen und Bußen vom 6. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 44) wird folgende Donau-Schiffahrts-Polizeiordnung erlassen:

Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich der Schiffahrtsvorschriften

§ 1

Zum Zwecke der Aufrechterhaltung der Sicherheit des Verkehrs und der Ordnung auf dem Strome unterliegt die Ausübung der Schiffahrt auf der Donaustrecke zwischen Ulm und Braila ebenso wie auf den schiffbaren Wasserwegen, die mit dieser Donaustrecke das als international erklärte Stromgebiet bilden, den Bestimmungen dieser Polizeiordnung, ohne daß hierdurch den von den Uferstaaten erlassenen Vorschriften vorgegriffen wird, durch die besondere Anordnungen für die Benutzung und die Polizei der Häfen und der Ufer getroffen werden.

Fahrzeuge, die dieser Polizeiordnung unterworfen sind

§ 2

Den Bestimmungen dieser Polizeiordnung sind ohne Unterschied der Flagge die Schiffe aller Gattungen, die schwimmenden Anlagen und Vorrichtungen, Flöße und Holzzüge unterworfen, die sich auf der Donau und ihrem internationalisierten Stromgebiete befinden oder dortselbst verkehren.

Befugnisse der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden

§ 3

Die Kapitäne, Schiffer oder Führer der Schiffe, schwimmenden Anlagen und Vorrichtungen, Flöße und Holzzüge haben den Anordnungen Folge zu leisten, die ihnen zum Zwecke der Handhabung der Bestimmungen dieser Polizeiordnung und in deren Rahmen von den Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden der Uferstaaten erteilt werden.

Diese haben das Recht, jederzeit innerhalb der Grenzen ihrer örtlichen Zuständigkeit alle Feststellungen vorzunehmen, um sich von der Einhaltung der Bestimmungen dieser Polizeiordnung zu überzeugen.

Pflichten der Schiffahrttreibenden

Die Kapitäne, Schiffer oder Führer haben zu diesem Zwecke den bezeichneten Behörden jede erforderliche Hilfe zu leisten.

§ 4 Pflichten der Schiffahrttreibenden

Die Kapitäne, Schiffer oder Führer sind gehalten, wenn sie hierzu von den Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden aufgefordert werden, ihre Namen anzugeben und alle amtlichen Bescheinigungen vorzuweisen, die von ihnen gefordert werden, um die Richtigkeit ihrer Angaben zu erhärten oder um ihre Persönlichkeit oder die der Angehörigen der Schiffsbesatzung festzustellen.

§ 5 Vernehmungen und Aussagen

Zum Zwecke der Handhabung dieser Polizeiordnung dürfen die Kapitäne, Schiffer oder Führer weder für ihre eigene Person noch für die Schiffsbesatzung eine Vernehmung oder eine Aussage verweigern.

Teil I
In dieser Polizeiordnung angewendete Ausdrücke

§ 6 Schiffe

In dieser Polizeiordnung werden die unten angeführten Ausdrücke stets in folgendem Sinne gebraucht:

Schiffe: Im allgemeinen und ohne Unterschied der Gattung die Schiffe jeder Art wie: Seeschiffe im Gegensatze zu Binnenschiffen; Dampfer im Gegensatze zu Segelschiffen; Personenschiffe, Frachtschiffe mit Dampf- oder Motorantrieb, Schlepper (Remorköre), Schleppe (Schleppkähne, Warenboote), Dampf- oder Segeljachten, Fischerboote, Gleitboote usw.

Kleine Schiffe

Kleine Schiffe: Ohne Rücksicht auf die Antriebsmittel, Schiffe, deren Wasserverdrängung*) bei der höchsten zulässigen Tauchung zwanzig metrische Tonnen oder weniger beträgt.

Schwimmende Anlagen

Schwimmende Anlagen: Alle schwimmenden Anlagen, die zur Einrichtung von Bädern oder gewerblichen Unternehmungen (Mühlen usw.) dienen, Docks, Hangars (Schuppen) und schwimmende Brücken, Landungsstege oder andere Pontons, Seilfähren, fliegende Brücken usw.

Schwimmende Vorrichtungen

Schwimmende Vorrichtungen: Alle schwimmenden Vorrichtungen, auf denen mechanische Apparate angebracht sind, wie Bagger, Elevatoren, schwimmende Krane, Pumpen, Rammen usw.

Flöße

Flöße: Flöße im eigentlichen Sinne oder Holzzüge, fest zusammengebunden oder nicht.

Schleppzüge

Schleppzüge: Die Zusammenstellungen, die aus einem oder mehreren Schleppern (Remorkören) und den Einheiten (Schiffen, schwimmenden Anlagen oder Vorrichtungen, Flößen oder Holzzügen) gebildet sind, die von ersteren, sei es zugekoppelt, sei es rückwärts, und zwar: hinter- oder nebeneinander geschleppt werden.

Kapitäne, Schiffer, Floßführer

Kapitäne, Schiffer, Floßführer, welche Bezeichnung immer sie in den verschiedenen Flotten führen.

Kapitäne: Diejenigen, die das Kommando führen und für die Führung der Segel-, Dampf- oder ähnlichen Schiffe verantwortlich sind.

Schiffer: Im besonderen diejenigen, die das Kommando führen und für die Führung der kleinen Segel-, Dampf- oder ähnlichen Schiffe sowie der Ruderschiffe und der Schiffe verantwortlich sind, die ohne Ausrüstung mit Segeln oder mit mechanischen Antriebsmitteln auf dem Strome gewöhnlich nur durch andere Schiffe geschleppt werden.

Floßführer: Diejenigen, die mit der Führung der Flöße oder Holzzüge betraut sind.

Bestimmungen für kleine Schiffe

§ 7

Vorbehaltlich besonderer Bestimmungen haben auf die kleinen Schiffe die Bestimmungen für die Schiffe im allgemeinen in gleicher Weise Anwendung zu finden.

Gleichstellung

§ 8

Die Schiffe oder kleinen Schiffe, die mit anderen mechanischen Antriebsmitteln als Dampfmaschinen versehen sind und ihre Kraftquelle an Bord haben, sind hinsichtlich der Anwendung der Bestimmungen dieser Polizeiordnung den Dampfschiffen gleichgestellt.

*) Die Wasserverdrängung ist überschlägig nach folgender Formel zu ermitteln: drei Viertel des Produkts aus Länge, Breite, mittlerem Tiefgang des bis zur Linie der Höchstbelastung getauchten Schiffes, bei Bemessung der Länge Steuer- und Bugspriet, bei Bemessung der Breite die Außenbordleisten nicht inbegriffen.

Das gleiche gilt von Wasserflugzeugen, während sie auf dem Flusse schwimmen.

Gleichstellung

§ 9

Hinsichtlich der Anwendung der in den Teilen II, III, IV und V dieser Polizeiordnung enthaltenen Bestimmungen sind die schwimmenden Anlagen und Vorrichtungen, die auf dem Strome außerhalb der Häfen sich bewegen oder stilliegen, der Gattung von Schiffen gleichgestellt, in die sie nach Maßgabe ihrer Wasserverdrängung oder der Art ihrer Antriebsmittel eingereiht werden können; vorbehaltlich besonderer Bestimmungen haben auf sie die Vorschriften für Schiffe in gleicher Weise Anwendung zu finden.

Teil II

Auf Schiffe jeder Gattung anwendbare Bestimmungen

Kapitel I

Unterscheidungs- oder andere Kennzeichen. Manövriervorrichtungen. Signalmittel

Bezeichnungen

§ 10

Zum Zwecke ihrer allgemeinen Kennzeichnung haben die Schiffe an der Außenbordseite die Angabe ihres Namens, ihrer Nummer oder ihrer besonderen Bezeichnung zu tragen. Diese Kennzeichen müssen von beiden Seiten leicht lesbar sein.

Tiefgangsanzeiger

§ 11

Jedes Schiff, das mehr als 0,6 Meter zu tauchen fähig ist, muß mit Tiefgangsanzeigern versehen sein.

Diese müssen paarweise angebracht sein, sei es vorne und achter auf den Seiten des Schiffes, sei es auf dem Vorder- und dem Hintersteven, und zwar derart, daß einer von ihnen jederzeit die Tauchung des tiefsten Punktes des Schiffes festzustellen ermöglicht.

Die Anbringung der Einteilung dieser Tiefgangsanzeiger muß auf einer amtlichen Urkunde des Schiffes festgelegt sein.

Belastungsgrenze

§ 12

Die in einer der amtlichen Urkunden des Schiffes festgelegte Linie der Höchsttauchung ist in deutlich sichtbarer Weise auf den Seiten gegen die Mitte der Längenausdehnung des Schiffes kenntlich zu machen. Das Schiff darf über diese Linie hinaus nicht beladen werden.

Jede der Bezeichnungen dieser Linie hat in einem Kreise von 15 Zentimeter äußeren Durchmesser zu bestehen, der durch einen wagerechten Durchmesserstrich von 25 Zentimeter Länge und 2 Zentimeter Dicke durchquert wird. Der untere Rand dieses Striches muß mit der Linie der Höchsttauchung zusammenfallen und in den Schiffsrumpf eingestanzt oder eingeschnitten sein.

Größte zulässige Fahrgastzahl

§ 13

Die im besonderen zur Personenbeförderung bestimmten Schiffe haben in leicht ersichtlicher Weise innerhalb ihres Bordes die Höchstzahl der Fahrgäste anzuschlagen, die sie laut Angabe der in ihrem Besitze befindlichen amtlichen Urkunde an Bord nehmen dürfen; sie dürfen niemals eine die so bezeichnete Höchstgrenze übersteigende Anzahl von Fahrgästen an Bord nehmen.

Manövrier- und Rettungsvorrichtungen

§ 14

Die Schiffe haben die in ihren amtlichen Urkunden angegebenen Manövrier- und Rettungsvorrichtungen an Bord zu führen.

Optische Signalmittel

§ 15

Jedes Schiff muß mit einer genügenden Anzahl von Flaggen (Fahnen) und Lichtern versehen sein, um bei Tag und bei Nacht die in dieser Polizeiordnung vorgeschriebenen Zeichen (Signale) geben zu können.

Die bei dieser Zeichengebung verwendeten Flaggen (Fahnen) müssen von gut unterscheidbarer Farbe sein sowie mindestens ein Meter in der Breite und 0,7 Meter in der Höhe messen.

Abzeichen der Schiffe mit symmetrischer Form

§ 16

Die Schiffe, deren symmetrische Form eine Unterscheidung zwischen vorne und achter nicht zuläßt, müssen, wenn sie in Fahrt sind, um die Richtung ihrer Bewegung anzuzeigen, eine mit wagerechten roten und weißen Bändern gestreifte Scheibe von wenigstens 60 Zentimeter Durchmesser führen, die senkrecht zur Längsachse des Schiffes an seinem im Sinne der Fahrtrichtung vorderen Ende angebracht ist.

Abzeichen der Schlepper (Remorköre) unterhalb des Timok

§ 17

Auf der unterhalb der Timokmündung gelegenen Strecke des Stromes haben die Dampfer, die andere Einheiten schleppen, an der Mastspitze eine blaue Flagge von rechteckiger Form zu führen.

Schallsignalmittel

§ 18

Alle Dampfschiffe müssen mit einer Dampfpfeife oder einer Sirene von genügender Schallkraft versehen sein, die so angebracht sind, daß der Ton durch keinerlei Hindernis aufgehalten wird. Mit Ausnahme der kleinen Dampfer müssen sie außerdem mit einer hinreichend starken Glocke versehen sein.

Alle Segelschiffe, mit Ausnahme der kleinen, müssen mit einer Glocke sowie mit einem Nebelhorn, einem Horn oder einer Trompete versehen sein.

Alle andern Schiffe, die Schallzeichen (Schallsignale) abzugeben haben, verwenden das Horn, die Trompete oder die menschliche Stimme.

Die als Schallzeichen (Schallsignale) abgegebenen Töne müssen deutlich hörbar sein.

Unter einem kurzen Ton ist ein Ton von einer bis zwei Sekunden Dauer, unter einem langen Ton ein solcher von 4 bis 6 Sekunden Dauer zu verstehen.

Der die aufeinanderfolgenden Töne trennende zeitliche Zwischenraum hat eine bis zwei Sekunden zu betragen.

Kapitel II

Allgemeine Vorschriften für die Fahrt auf dem Strome

Vorsichtsmaßregeln in Fahrt oder beim Stilliegen

§ 19

Jeder Kapitän oder Führer eines Schiffes, das in Fahrt ist oder stilliegt, hat darüber zu wachen, daß der Schiffahrt kein Hindernis verursacht, noch andern Schiffen, schwimmenden Anlagen oder Vorrichtungen, Flößen oder Holzzügen, die auf dem Strome in Fahrt sind oder stilliegen, Schaden zugefügt wird.

Mit derselben Sorgfalt hat er auf die Sicherheit seines Schiffes sowie insbesondere darauf zu achten, daß die Anker, Seile, Signalmittel sowie überhaupt alle Vorrichtungen und Ausrüstungsgegenstände, die zur Ausführung der Manöver und zur Gewährleistung der Sicherheit des Schiffes bestimmt sind, jederzeit zu ihrer unmittelbaren Gebrauchnahme bereitstehen.

Die Kapitäne oder Führer der Schiffe haben, um sich über die Schiffbarkeit der verschiedenen Abschnitte des Stromes auf dem laufenden zu halten, einerseits die „Nachrichten für die Schiffahrttreibenden" zu beachten, anderseits aber auch durch eigene Beobachtung sich von dem jeweils herrschenden Zustand der Fahrrinne zu überzeugen, da die Angaben in den genannten „Nachrichten für die Schiffahrttreibenden" von den Behörden der durchfahrenen Länder nur als Winke mitgeteilt werden.

Tiefgang

§ 20

Es obliegt dem Kapitän oder Schiffsführer, den Tiefgang seines Schiffes nach Maßgabe der Wassertiefe, die auf den zu überwindenden Furten oder Untiefen besteht, rechtzeitig so zu regeln, daß die Gefahr des Festfahrens vermieden wird.

Stellen, wo Dampfer langsamer zu fahren haben

§ 21

Die Dampfer oder ihnen gleichgestellte Schiffe, die an einem Hafen oder in der Nähe von Anlegeplätzen vorbeifahren, wo andere Schiffe, schwimmende Anlagen oder Vorrichtungen, Flöße oder Holzzüge stilliegen, haben, um zu vermeiden, daß sie ihnen Schaden zufügen, ihre Fahrgeschwindigkeit rechtzeitig und entsprechend zu mäßigen sowie erforderlichenfalls ihre Antriebsmaschine auch vollständig abzustellen, sofern sie dies ohne Gefahr für ihr Schiff selbst oder für die von ihnen geschleppten Einheiten tun können.

Die gleichen Verpflichtungen obliegen den bezeichneten Schiffen beim Vorbeifahren in der Nähe von Schleppzügen, von andern Schiffen ohne Deck, von Flößen, von Booten oder schwer beladenen, auf dem Flusse fahrenden Kähnen oder endlich beim Vorbeifahren in der Nähe von festgefahrenen oder gescheiterten Schiffen.

Durchfahrt durch Krümmungen und enge Stellen

§ 22

In den engen Stellen, den scharfen Krümmungen der Fahrrinne sowie überhaupt an Stellen, wo der Ausblick auf eine genügende Weite nicht möglich ist, dürfen die Schiffe sich den ihnen vorausfahrenden Schiffen nicht allzusehr nähern.

Durchfahrt unter festen Brücken

§ 23

Wenn auf Übereinkommen beruhende Bezeichnungen anzeigen, daß die Durchfahrt unter einer Brücke nur durch bestimmte Brückenöffnungen gestattet ist, dürfen die Schiffe nur durch die mittels jener Bezeichnungen ersichtlich gemachten Brückenöffnungen unter der Brücke durchfahren.

Unterhalten des Kesselfeuers

Beim Durchfahren unter den Brücken ist das Unterhalten des Kesselfeuers derart zu regeln, daß übermäßige Rauchentwicklung vermieden wird.

Durchfahrt durch Schiffbrücken

§ 24

Beim Durchfahren durch Schiffbrücken haben die Schiffe ihre Fahrgeschwindigkeit rechtzeitig zu mäßigen und dürfen nicht mit größerer Kraft fahren, als zu ihrer Fortbewegung und sicheren Steuerung erforderlich ist.

Außerdem haben sie vor dem Nahekommen an die Schiffbrücke ihr Herannahen durch einen langen Ton der Dampfpfeife oder der Sirene anzuzeigen und ihre Fahrgeschwindigkeit derart zu regeln, daß sie die Durchfahrt nicht eher antreten, als bis die Signale von der Brücke ihnen angezeigt haben, daß diese Durchfahrt frei ist.

Treiben mit dem Strome

§ 25

Einer Gruppe von mehr als zwei Bord an Bord vertäuten Schiffen ist es verboten, sich mit dem Strome treiben zu lassen.

Es ist verboten, sich stromabwärts quer zur Strömung treiben zu lassen.

Stellen, wo Anker oder Ketten nicht schleppen dürfen

§ 26

Die mit dem Strome treibenden Schiffe dürfen den Anker oder die Kette an solchen Stellen des Stromes nicht schleppen lassen, wo Telegraphen- oder andere Kabel oder Rohre versenkt liegen; diese Stellen sind durch Pflöcke bezeichnet, die am Lande nahe dem Ufer eingeschlagen sind und umgekehrte Anker tragen.

Schleppzüge

§ 27

Das Schleppen von Schiffen, schwimmenden Anlagen oder Vorrichtungen, Flößen oder Holzzügen hat mittels eines oder gegebenenfalls mehrerer Schlepper (Remorköre) von einer solchen Leistungsfähigkeit zu erfolgen, daß das Schleppen sowie alle hierdurch bedingten Manöver sicher ausgeführt werden können.

Wenn mehrere Schiffe zum Schleppen verwendet werden, so kommt die Leitung des Schleppzugs dem Kapitän des Schiffes zu, das unmittelbar den geschleppten Einheiten vorausfährt. Dieser Kapitän hat bei seinen Manövern über die Sicherheit der geschleppten Einheiten sowie über die Aufrechterhaltung der Fahrtordnung unter den den Schleppzug bildenden Schiffen zu wachen.

Schleppzüge

§ 28

Wenn geschleppte Schiffe, schwimmende Anlagen oder Vorrichtungen, Flöße oder Holzzüge sich an einer Stelle des Stromes vertäuen oder Anker werfen, so darf der Schlepper (Remorkör) sie nicht verlassen, ehe sie die Fahrrinne freigegeben haben.

Fahren auf gleicher Höhe

§ 29

Zwei oder mehr Schiffe oder Schleppzüge dürfen nicht auf gleicher Höhe fahren, ausgenommen den Fall und den Zeitraum, in dem eines dieser Schiffe oder Schleppzüge ein anderes überholen muß.

Abhaltung von Wettfahrten und Wasserfesten

§ 30

Die Abhaltung von Wettfahrten oder Wasserfesten auf dem Strome bedarf einer vorgängigen Erlaubnis der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde.

Steuervorrichtungen und feste Netze

§ 31

Die Anbringung von Steuervorrichtungen oder feststehenden Netzen für den Fischfang in der Fahrrinne ist verboten.

Mißbrauch der Signalmittel

§ 32

Den Dampfern oder ihnen gleichgestellten Schiffen, die in Sicht von andern Schiffen oder Flößen fahren, ist es verboten, ihre Dampfpfeifen oder Sirenen sowie die optischen oder Schallzeichen (Signale) zu einem andern Zwecke und in anderer Bedeutung zu gebrauchen, als in dieser Polizeiordnung vorgesehen ist, außer um das Notsignal im Augenblick ernster Gefahr zu geben.

Überbordwerfen von Ballast, Asche, Kohlenrückständen usw.

§ 33

Die Schiffe dürfen ihre Asche und Kohlenrückstände oder andere ähnliche Stoffe nur dann über Bord werfen, wenn sie in Fahrt sind und sich an Stellen befinden, die mindestens 20 Meter vom Ufer entfernt sind und an denen die Wassertiefe mehr als 2 Meter beträgt.

Sie dürfen ihren Ballast nur an den für diesen Zweck von den zuständigen Behörden besonders bezeichneten Stellen über Bord werfen.

Verpflichtung zur Meldung der während der Fahrt gemachten, für die Schiffahrt wichtigen Beobachtungen

§ 34

Die Kapitäne oder Führer von Schiffen haben den Bediensteten der Strom- und Schiffahrtspolizei im ersten Hafen, in dem sie anlegen, oder bei der Begegnung mit ihnen während der Fahrt alle Beobachtungen zu melden, die sie über die Änderung der Beschaffenheit des Fahrwassers und die Platzveränderung der Bojen, Landzeichen oder Signale gemacht haben, ebenso jede andere, die Schiffahrt berührende Beobachtung sowie insbesondere jedes Festfahren oder jeden Schiffbruch.

Sie sind ausdrücklich verpflichtet, der nächsten Ortsbehörde jedes Festfahren oder jeden Schiffbruch zu melden, welche die Fahrrinne versperren oder Menschenleben in Gefahr bringen können.

Allgemeine Verpflichtungen

§ 35

Keine Bestimmung dieser Polizeiordnung befreit den Kapitän oder seine Bemannung von der Verantwortung für die Folgen irgendeiner Fahrlässigkeit, die das Führen der vorschriftsmäßigen Lichter, die Handhabung der Zeichen (Signale), den Wachtdienst sowie jede Vorsichtsmaßnahme betrifft, welche nach der gewöhnlichen Erfahrung des Flußschiffers und durch die besonderen Umstände, in denen das Schiff sich befindet, geboten ist.

Kapitel III

Vorschriften für den Fall des Begegnens von Schiffen

Segel- oder Dampfschiffe

§ 36

Für die Anwendung der Vorschriften dieses Kapitels ist jedes Schiff, das durch Segel und nicht durch Dampf (oder Motor) bewegt wird, als Segelschiff anzusehen, und jedes Schiff, das durch Dampf bewegt wird, möge es Segel führen oder nicht, als Dampfschiff anzusehen.

Der Ausdruck „Dampfschiff" umfaßt alle Schiffe, schwimmenden Anlagen oder Vorrichtungen, die durch mechanischen Antrieb bewegt werden und ihre Kraftquelle an Bord haben.

In Fahrt befindliche Schiffe

Ein Schiff ist im Sinne der nachstehenden Vorschriften in Fahrt oder in Bewegung, wenn es weder vor Anker liegt, noch festgefahren, noch vertäut ist.

Schallzeichen (Schallsignale) im Falle des Begegnens § 37

Im Falle des Begegnens mit einem andern Schiffe hat jedes Schiff, das gemäß der Vorschriften der folgenden Paragraphen die Richtung anzeigen muß, die es einzuhalten gedenkt, dies dadurch zu tun, daß es mittels eines der im § 18 bezeichneten Schallsignalmittel, mit Ausnahme der Glocke, die folgenden Zeichen (Signale) abgibt:

Einen kurzen Ton, um anzuzeigen: „Ich gehe nach Steuerbord (ich wende mich nach meiner rechten Seite)".

Zwei kurze aufeinanderfolgende Töne, um anzuzeigen: „Ich gehe nach Backbord (ich wende mich nach meiner linken Seite)".

Außerdem haben die Dampfer drei kurz aufeinanderfolgende Töne abzugeben, um anzuzeigen: „Ich fahre rückwärts".

Das Schiff, das eines dieser Signale abgegeben hat, ist verpflichtet, sein Manöver danach einzurichten.

Um die Aufmerksamkeit der andern auf dem Strome fahrenden Schiffe oder Flöße auf sich zu lenken, haben die Schiffe einen langen Ton abzugeben.

Verbot, den Kurs eines andern Schiffes oder Floßes zu kreuzen § 38

Kein Schiff, das in Fahrt oder im Begriff ist, in Fahrt zu gehen, darf seinen Kurs quer zu dem von einem andern Schiffe oder Floße eingehaltenen Kurse derart nehmen, daß es letzteres in seiner Fahrt behindert.

Die Schiffe haben im allgemeinen zu vermeiden, den Strom zu überqueren, vor dem Buge anderer berg- oder talfahrender Schiffe sich quer zur Strömung zu legen oder mit der Strömung zu wenden, sofern es ihnen nicht völlig unmöglich ist, sich anders zu verhalten.

Dieselbe Vorschrift haben sie gegenüber den talfahrenden Flößen zu beobachten.

Verbot des Überholens oder des Begegnens in scharfen Krümmungen und in engen Stellen § 39

In scharfen Krümmungen und an Stellen, wo die Fahrrinne keine genügende Breite aufweist, um zwei Schiffen das gleichzeitige Vorbeifahren Seite an Seite zu gestatten, ist es einem Schiffe im allgemeinen verboten, ein anderes Schiff oder ein Floß zu überholen oder ihm zu begegnen.

In gleicher Weise ist es einem Schiffe verboten, ein anderes Schiff oder Floß in den Öffnungen der Schiffbrücken zu überholen oder ihnen zu begegnen, ferner, mit Ausnahme der Fälle, in denen besondere, die Durchfahrt unter den festen Brücken regelnde Bestimmungen dies erlauben, auch in den Öffnungen dieser Brücken.

Ankunft vor einer engen Stelle oder einer scharfen Krümmung § 40

Bevor die talfahrenden Schiffe in eine enge Stelle oder eine scharfe Krümmung des Stromes einfahren, haben sie auf ihre Annäherung durch Zeichen (Signale) aufmerksam zu machen, indem sie mit Hilfe eines der im § 18 aufgezählten Schallsignalmittel, mit Ausnahme der Glocke, einen langen Ton abgeben.

Außerdem haben sie, wenn die Durchfahrt nicht durch Zeichen (Signale) von Warnungsposten geregelt ist, ihre Fahrgeschwindigkeit bis zu dem Augenblicke zu mäßigen, in welchem von ihrem Führerstand aus ein genügend weiter Ausblick stromabwärts gegeben ist, um sich zu vergewissern, daß kein bergfahrendes Schiff bereits in die enge Stelle eingefahren oder dort einzufahren im Begriff ist. In diesem Falle hat das talfahrende Schiff die erforderlichen Manöver vorzunehmen, um nicht selbst einzufahren, ehe die Fahrrinne frei ist.

Ankunft vor einer engen Stelle oder einer scharfen Krümmung § 41

Bevor die bergfahrenden Schiffe in eine enge Stelle des Stromes oder in eine scharfe Krümmung einfahren, haben sie auf ihre Annäherung durch das im § 40 vorgeschriebene Zeichen (Signal) aufmerksam zu machen und, ehe sie die Einfahrt antreten, sich zu vergewissern, daß kein talfahrendes Schiff oder Floß bereits in die Enge eingefahren oder dort einzufahren im Begriff ist.

Außerdem haben sie, wenn die Durchfahrt nicht durch Zeichen (Signale) von Warnungsposten geregelt ist und wenn für sie die Möglichkeit besteht, in einer engen Stelle einem talfahrenden Floße oder Schiffe zu begegnen, das bereits in die enge Stelle eingefahren ist oder auf seine Annäherung durch Zeichen (Signale) aufmerksam gemacht hat, unterhalb der Durchfahrt zu warten, bis das andere Schiff oder Floß die Durchfahrt vollendet hat.

Ankunft vor einer engen Stelle oder einer scharfen Krümmung § 42

Wenn ein Schiff mit geringer Fahrgeschwindigkeit unmittelbar unterhalb der Einfahrt in eine enge Stelle von einem frei fahrenden Dampfer eingeholt wird, so hat es, wenn letzterer darum ersucht, indem er mit der Dampfpfeife oder der Sirene einen langen Ton abgibt, sich von ihm überholen zu lassen, ehe es in die enge Stelle einfährt. In allen Fällen hat es die in den §§ 49 und 50 enthaltenen Vorschriften zu beobachten.

Begegnen und Überholen ohne Gefahr des Zusammenstoßes § 43

Zwei in derselben Richtung fahrende Schiffe, von denen eines schneller fährt als das andere, sowie zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende und sich begegnende Schiffe haben ihre Stellung zum Ufer beizubehalten, wenn sie erkennen, daß sie, falls sie die Fahrrinne auf der Seite einhalten, auf der jedes von ihnen sich befindet, keinerlei Gefahr laufen, zusammenzustoßen.

Begegnen an schwierigen Stromstellen § 44

An Stellen des Stromes, wo die Manöver der allein oder mit Einheiten im Anhang fahrenden Schiffe sowie die der Flöße besondere Vorsicht erfordern, um ihre Talfahrt ohne Gefahr von Unfällen sicherzustellen, haben die bergfahrenden Dampfer und Schleppzüge ihre Fahrgeschwindigkeit derart zu regeln, daß die Vor-

beifahrt der talfahrenden Schiffe und Flöße mit der größten Leichtigkeit und Sicherheit für letztere vor sich gehen kann und das Begegnen an einer hierfür geeigneten Stelle des Stromes erfolgt.

Allgemeine Regeln für den Fall des Begegnens unter Gefahr des Zusammenstoßes

§ 45

Abgesehen von den im ersten und zweiten Absatz des § 46 vorgesehenen Fällen haben zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfer, wenn sie sich derart begegnen, daß die Gefahr eines Zusammenstoßes zu befürchten ist, einander so auszuweichen, daß sie beide nach Steuerbord gehen.

Im übrigen haben beide die vorgeschriebenen Schallzeichen (Schallsignale) abzugeben, ehe sie sich einander auf geringe Entfernung nähern.

Ausnahme von der allgemeinen Regel

§ 46

Wenn einer der Dampfer die im § 45 aufgestellten allgemeinen Vorschriften nicht ohne Gefahr für sich selbst oder für die von ihm geschleppten Schiffe einhalten kann, so hat er hiervon unverzüglich das ihm entgegenkommende Schiff zu verständigen, indem er zwei kurze aufeinanderfolgende Töne abgibt, um ihm anzuzeigen, daß er nach Backbord geht.

Das andere Schiff hat das Zeichen (Signal) zu wiederholen und sein Manöver entsprechend einzurichten, indem es gleichfalls nach Backbord geht.

Kann es dies jedoch nicht ohne Gefahr für sich selbst oder für die von ihm geschleppten Schiffe tun, so hat es, indem es mehr als fünf aufeinanderfolgende kurze Töne mit der Dampfpfeife oder der Sirene abgibt, die Unmöglichkeit anzuzeigen, nach Backbord zu gehen. Die beiden Schiffe haben sodann, um einen Zustammenstoß zu vermeiden, die in den §§ 35 und 63 enthaltenen Vorschriften zu befolgen.

In beiden Fällen hat jedes der Schiffe rechtzeitig seine Fahrgeschwindigkeit soweit als möglich zu mäßigen.

Zeichen (Signale) bei Begegnung an schwierigen Stellen

§ 47

Wenn ein bergfahrender Dampfer oder Schleppzug, um den im § 44 enthaltenen Anordnungen zu entsprechen, sich genötigt sieht, die linke Seite der Fahrrinne im Sinne der Fahrtrichtung einzuhalten, hat er bei Annäherung eines talfahrenden Schiffes oder Floßes rechtzeitig das im ersten Absatz des § 46 vorgeschriebene Zeichen (Signal) abzugeben; das talfahrende Schiff hat sich an die Bestimmungen des zweiten Absatzes desselben Paragraphen zu halten. Außerdem haben die beiden Schiffe die im vierten Absatz und im Falle unmittelbarer Gefahr des Zusammenstoßes die im dritten Absatz des § 46 enthaltenen Anordnungen zu beobachten.

Schwenken der blauen Flagge (Fahne) und des weißen Lichtes

§ 48

Die zwischen Ulm und der Neramündung fahrenden Schiffe haben außerdem folgende Vorschriften zu beachten:

Das Schiff, das nach den Vorschriften des ersten Absatzes des § 46 oder denen der §§ 44 und 47 zwei kurz aufeinanderfolgende Töne abgeben muß, hat, während es dieses Zeichen (Signal) abgibt, gleichzeitig auf der Steuerbordseite bei Tag eine dunkelblaue Flagge (Fahne) und bei Nacht ein weißes Licht zu schwenken. Das andere Schiff hat, indem es das Schallsignal des ersteren wiederholt, gemäß der im zweiten Absatz des § 46 enthaltenen Vorschrift und unter den dort angegebenen Voraussetzungen gleichfalls auf der Steuerbordseite bei Tag eine dunkelblaue Flagge (Fahne) und bei Nacht ein weißes Licht zu schwenken.

Überholen eines Dampfers durch einen andern

§ 49

Wenn ein Dampfer einen andern überholen will und dies nicht tun kann, ohne daß letzterer seinen Kurs verläßt, fordert er die Vorbeifahrt, ehe er auf geringe Entfernung an das ihm vorausfahrende Schiff herangekommen ist, indem er mit der Dampfpfeife oder Sirene einen langen Ton abgibt, und vermindert seine Fahrgeschwindigkeit.

Das vorausfahrende Schiff hat seinen Kurs zu verlassen, sobald es hierzu imstande ist, indem es nach Backbord ausweicht, gleichzeitig hat es sein Manöver anzuzeigen, indem es zwei kurze Töne abgibt, und seine Fahrgeschwindigkeit zu mäßigen.

Erst in diesem Augenblicke darf das erste Schiff seine Fahrgeschwindigkeit wieder aufnehmen und das zweite überholen, indem es nach Steuerbord ausweicht und das überholte Schiff backbord läßt.

Ausnahme von der allgemeinen Regel

§ 50

Wenn das zu überholende Schiff nicht ohne Gefahr für sich selbst oder für die von ihm geschleppten Einheiten nach Backbord ausweichen kann, hat es gemäß der allgemeinen, im § 49 aufgestellten Vorschrift nach Steuerbord auszuweichen und dies dem Schiffe, von dem es überholt wird, durch Abgabe eines kurzen Tones anzuzeigen.

Das letztere Schiff erwidert dieses Schallzeichen (Schallsignal) durch Abgabe zweier kurzer Töne und überholt das ihm vorausfahrende Schiff, indem es dieses steuerbord läßt.

Schwenken der blauen Flagge (Fahne) und des weißen Lichtes

§ 51

Die zwischen Ulm und der Neramündung fahrenden Schiffe haben außerdem folgende Vorschriften zu beachten:

Das Schiff, das gemäß der Bestimmungen des § 50 verpflichtet ist, das Schiff, das ihm vorfahren will, backbord vorbeizulassen und einen kurzen Ton abzugeben, hat gleichzeitig backbords bei Tag eine dunkelblaue Flagge (Fahne) und bei Nacht ein weißes Licht zu schwenken. Das andere Schiff, das durch Abgabe zweier kurzer Töne antworten muß, hat gleichzeitig steuerbords bei Tag eine dunkelblaue Flagge (Fahne) und bei Nacht ein weißes Licht zu schwenken.

Begegnung eines Segel- und eines Dampfschiffs

§ 52

Wenn ein Dampfschiff und ein vor dem Winde oder mit raumem Winde segelndes Segelschiff sich in entgegengesetzter Richtung begegnen, haben sie derart auszuweichen, daß beide nach Steuerbord gehen.

Ein Dampfschiff hat in Lee des Segelschiffs vorbeizufahren, das in entgegengesetzter Richtung dicht am Winde segelt.

Ein Dampfer überholt ein Segelschiff

§ 53

Wenn ein Dampfschiff ein Segelschiff überholen will, so gibt es, ehe es auf geringe Entfernung an dieses Schiff herangekommen ist, das im ersten Absatz des § 49 vorgeschriebene Schallzeichen (Schallsignal) ab und fährt im Lee dieses Schiffes vorbei.

Begegnung mit treibenden Schiffen

§ 54

Jedes berg- oder talfahrende Dampf- oder Segelschiff hat den Schiffen oder Flößen, die mit der Strömung treiben, sowie den Ruderschiffen von mehr als 20 Tonnen Wasserverdrängung auszuweichen.

Die treibenden Schiffe oder Flöße, auch wenn sie den Anker oder die Kette schleppen lassen, sowie die oben bezeichneten Ruderschiffe haben sich möglichst nahe an einem der Ufer (nach ihrer Wahl) zu halten, um der Vorbeifahrt möglichst wenig hinderlich zu sein.

Lavierende Segelschiffe

§ 55

Die lavierenden Segelschiffe haben bei ihren Bewegungen darauf zu achten, daß sie sich nicht im Kurse von Dampfschiffen befinden.

Begegnung zwischen Segelschiffen

§ 56

Wenn zwei Segelschiffe sich einander derart nähern, daß ein Zusammenstoß zu befürchten ist, hat das eine dem andern folgendermaßen aus dem Wege zu gehen:

Ein mit raumem Winde segelndes Schiff hat einem dicht am Winde segelnden Schiffe aus dem Wege zu gehen.

Ein Schiff, das mit Backbordhalsen dicht am Winde segelt, hat einem mit Steuerbordhalsen dicht am Winde segelnden Schiffe aus dem Wege zu gehen.

Wenn beide Schiffe mit raumem Winde segeln, den Wind jedoch von verschiedener Seite haben, muß das Schiff, das den Wind von Backbord hat, dem andern aus dem Wege gehen.

Wenn beide Schiffe mit raumem Winde segeln und den Wind von derselben Seite haben, muß das luvwärts segelnde Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

Ein Schiff, das vor dem Winde segelt, hat einem andern Segelschiff aus dem Wege zu gehen.

Schlepper (Remorköre) und Schleppzüge

§ 57

Schlepper (Remorköre), die andere Schiffe, schwimmende Anlagen und Vorrichtungen, Flöße oder Holzzüge schleppen, sind den frei fahrenden Dampfern gleichgestellt und haben wie diese alle Vorschriften dieses Kapitels zu beachten.

Die rückwärts nebeneinander geschleppten Einheiten haben außerdem im Falle des Begegnens mit andern Schiffen sich aneinander derart zu nähern, daß sie diesen Schiffen eine genügend breite Durchfahrt frei lassen.

Seilfähren und fliegende Brücken

§ 58

Seilfähren und fliegende Brücken haben den auf dem Strome fahrenden Schiffen, schwimmenden Anlagen und Vorrichtungen, Flößen und Holzzügen den Weg frei zu lassen.

Wenn sich jedoch mehrere bergfahrende Schleppzüge zeigen, die einander in geringer Entfernung folgen, können die Führer der Seilfähren oder fliegenden Brücken verlangen, daß nach der Vorbeifahrt eines Schleppzugs der folgende die Fahrt für die Fähre freigibt. Die Führer der Schleppzüge haben diesem Verlangen zu entsprechen.

Kleine Schiffe

§ 59

Alle kleinen Schiffe, ohne Rücksicht auf die Mittel ihres Antriebs, haben sich vom Kurse der Schiffe mit mehr als 20 Tonnen Wasserverdrängung fernzuhalten.

Begegnen und Überholen der kleinen Schiffe und der Ruderschiffe

§ 60

Ruderschiffe und kleine Schiffe haben einander nach den Vorschriften für die Gattung von Schiffen auszuweichen, der sie angehören; Boote, kleine Fahrzeuge und andere Ruderschiffe sind in dieser Hinsicht den Dampfern gleichgestellt.

Getreidelte Schiffe

§ 61

Wenn zwei in entgegengesetzter Richtung getreidelte Schiffe sich am selben Ufer begegnen, weicht das bergfahrende aus und läßt das andere vorbei.

Wenn ein von Zugtieren getreideltes Schiff einen mit Menschenkraft fortbewegten Treidelzug einholt, hat letzterer das erstere vorbeizulassen.

Wenn ein getreideltes Schiff auf seinem Wege einem andern am Ufer vertäuten Schiffe oder Floße begegnet, hat der Kapitän, Schiffer oder Führer des letzteren bei der Weiterbewegung der Treidelleine Hilfe zu leisten und im Notfall der Bemannung des getreidelten Schiffes zu gestatten, an Bord zu kommen.

Begegnung mit getreidelten Schiffen

§ 62

Ein Schiff, das ein getreideltes Schiff überholen oder kreuzen will, hat sich von dem Ufer, an dem das Treideln erfolgt, zu entfernen.

Die getreidelten Schiffe haben ihrerseits auf die für sie bestimmten Achtungssignale sich so dicht als möglich an dem Ufer zu halten, längs dessen sie fahren.

Unvorhergesehene besondere Umstände

§ 63

Bei der Durchführung der vorstehenden Vorschriften haben die Kapitäne und Schiffsführer alle Gefahren der Schiffahrt und der Möglichkeiten eines Zusammenstoßes sich vor Augen zu halten. Um eine unmittelbare Gefahr zu vermeiden, dürfen sie nicht zögern, aus eigenem Antrieb alle Maßnahmen zu ergreifen und alle Manöver auszuführen, die durch die Umstände des Augenblicks geboten sind.

Kapitel IV

Bei Nacht und bei unsichtigem Wetter zu beachtende Vorschriften

Sichtbarkeit der Lichter

§ 64

In den Bestimmungen dieses Kapitels bedeutet das Wort „sichtbar", wenn es sich auf Lichter bezieht: „sichtbar in dunkler Nacht und bei reiner Luft".

Beachtung der Vorschriften über Lichter

§ 65

Die Vorschriften über die Lichter sind zu allen Zeiten während der Nacht zu beachten, das heißt von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang. Bei Nacht darf kein anderes Licht gezeigt werden, das für eines der vorgeschriebenen Lichter gehalten werden könnte.

Lichter, die von den Dampfschiffen in Fahrt zu führen sind

§ 66

Ein Dampfschiff in Fahrt hat zu führen:

a) am Fockmast oder vor diesem Maste oder auch, wenn das Schiff keinen Fockmast besitzt, auf dem Vorderschiff in einer Höhe von mindestens 6 Meter oberhalb der mit der zulässigen Höchsttauchung zusammenfallenden Wasserlinie ein helles weißes Licht, das auf einen Horizontsektor von 225 Grad, das ist auf zwei Sektoren von 112 Grad 30 Minuten nach jeder Seite des Schiffes von vorn gemessen, sichtbar ist; dieses Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 4 Kilometer sichtbar sein;

b) am Steuerbord ein grünes Licht, das auf einen Horizontsektor von 112 Grad 30 Minuten, von vorn gemessen, sichtbar ist; dieses Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 2 Kilometer sichtbar sein;

c) an Backbord ein rotes Licht, das auf einen Horizontsektor von 112 Grad 30 Minuten, von vorn gemessen, sichtbar ist; dieses Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 2 Kilometer sichtbar sein.

Diese Lichter müssen derart angebracht sein, daß sie ein ständiges und von allen Punkten des Sektors sichtbares Licht geben.

Das grüne und das rote Seitenlicht müssen auf der dem Schiffe zu gelegenen Seite mit mindestens 0,91 Meter vor das Licht reichenden Lichtschirmen derart versehen sein, daß das rote Licht nicht vom vorderen Steuerbord und das grüne Licht nicht vom vorderen Backbord aus gesehen werden kann.

Der senkrechte Abstand dieser beiden Lichter unterhalb des weißen, im Abs. a bezeichneten Lichtes darf nicht weniger als 3 Meter betragen.

Lichter der kleinen Dampfschiffe

§ 67

Als Ausnahme von dem vorhergehenden Paragraphen haben die der Gruppe der kleinen Schiffe angehörenden Dampfschiffe, wenn sie in Fahrt sind, zu führen:

a) auf dem Vorderschiff, und zwar am Kamin oder vor diesem, an einer gut sichtbaren und mindestens 2 Meter oberhalb des Wasserspiegels befindlichen Stelle das helle weiße Licht nach Vorschrift des Abs. a des § 66; dieses Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 2 Kilometer sichtbar sein;

b) die beiden Seitenlichter, grün und rot, nach Vorschrift der Abs. b und c des § 66; diese Lichter müssen auf eine Entfernung von mindestens 1 Kilometer sichtbar sein.

Diese beiden Lichter können in einer einzigen Laterne vereinigt sein, die ein grünes und ein rotes Licht von derselben Leuchtkraft zeigt, wobei jedes Licht auf einen Horizontsektor von 112 Grad 30 Minuten von der betreffenden Bordseite sichtbar sein muß.

Der senkrechte Abstand dieser Laterne unterhalb des weißen Lichtes darf nicht weniger als 1 Meter betragen.

Zeitweiliges Senken des weißen Lichtes der Dampfer

§ 68

Wenn die Dampfschiffe bei der Durchfahrt unter festen Brücken, unter Seilen der Fähren, unter elektrischen Leitungen oder unter andern ähnlichen, den Strom überquerenden Hindernissen das im Abs. a der §§ 66 und 67 bezeichnete weiße Licht zeitweilig senken müssen, hat dieses mindestens 1 Meter oberhalb des roten und grünen Lichtes zu verbleiben; es ist unmittelbar nach der Durchfahrt unter den erwähnten Hindernissen an seine vorschriftsmäßige Stelle zurückzuversetzen.

Die im Orts- (Lokal) Verkehre verwendeten Dampfschiffe, die häufig unter Hindernissen von der im vorigen Absatz bezeichneten Art durchzufahren haben, dürfen ihr weißes Licht ständig in einer geringeren als der im § 66 bezeichneten Höhe führen, vorausgesetzt, daß es immer noch mindestens 1 Meter oberhalb des roten und grünen Lichtes bleibt.

Lichter der Schlepper (Remorköre) in Fahrt

§ 69

Jedes Dampfschiff, das eine oder mehrere Einheiten zugekoppelt oder hintereinander schleppt, hat außer den im § 66 vorgeschriebenen Lichtern ein zweites helleuchtendes weißes Licht nach Art des im Abs. a dieses Paragraphen vorgeschriebenen Lichtes zu führen, das unter diesem letzteren in einem senkrechten Abstand von 1,50 Meter bis 2 Meter angebracht ist.

Wenn unter den von einem Dampfschiff geschleppten Einheiten sich eine oder mehrere befinden, die gefährliche Gegenstände befördern, wie sie im Teil IV dieser Polizeiordnung angeführt sind, hat der Schlepper (Remorkör) außer den andern vorgeschriebenen Lichtern in einem senkrechten Abstand von 1,50 Meter bis 2 Meter oberhalb der beiden weißen im ersten Absatz dieses Paragraphen bezeichneten Lichter ein drittes helleuchtendes Licht von roter Farbe zu führen, das in dem gleichen Horizontsektor und auf dieselbe Entfernung sichtbar ist wie jene beiden Lichter.

Die Seitenlichter müssen derart angebracht sein, daß sie nicht durch die zugekoppelt geschleppten Einheiten verdeckt werden.

Der Schlepper (Remorkör) kann außerdem, während er schleppt, hinter seinem Kamin oder seinem rückwärtigen Maste ein kleines weißes Licht führen, nach welchem die geschleppten Einheiten steuern; die Strahlen dieses Lichtes müssen jedoch durch ein mattes Glas gedämpft werden und dürfen auf dem Vorderteile des Schleppers (Remorkörs) nicht sichtbar sein.

Zeitweiliges Senken der Lichter des Schleppers (Remorkörs)

§ 70

Wenn die Schlepper (Remorköre) aus einem der im § 68 angegebenen Gründe genötigt sind, die im § 69 bezeichneten Lichter zu senken, muß das untere Licht mindestens 1 Meter oberhalb des roten und grünen Seitenlichts bleiben; die Lichter sind nach der Durchfahrt unter den Hindernissen alsbald an ihre vorschriftsmäßige Stelle zurückzuversetzen.

Lichter der Segelschiffe in Fahrt

§ 71

Ein Segelschiff in Fahrt hat die im § 66 für ein in Fahrt befindliches Dampfschiff vorgeschriebenen Lichter zu führen, mit Ausnahme des weißen Lichtes, das es niemals führen darf.

Lichter der Ruderschiffe und der kleinen Segelschiffe

§ 72

Ruderschiffe, mit Ausnahme der Boote, sowie die kleinen Segelschiffe haben, wenn sie in Fahrt sind, ein weißes Licht zu führen, das derart angebracht ist, daß es von allen Punkten des Horizonts auf eine Entfernung von mindestens 1 Kilometer sichtbar ist.

Ruderboote haben bei Annäherung an andere Schiffe ein weißes Licht zu zeigen.

Lichter der mit dem Strome treibenden Schiffe

§ 73

Ein mit dem Strome treibendes Schiff, das gemäß seiner Gattung nicht den Vorschriften eines der §§ 66, 67, 69, 71 und 72 unterliegt, hat ein weißes Licht zu führen, das von allen Punkten des Horizonts auf eine Entfernung von mindestens 1 Kilometer sichtbar ist.

Bei der Annäherung an andere Schiffe hat es außerdem ein weißes Licht am Bug oder am Heck zu schwenken, je nachdem es den Schiffen, denen es sich nähert, den Bug oder das Heck zuwendet.

Lichter eines von einem andern eingeholten Schiffes

§ 74

Jedes frei fahrende Dampfschiff mit einer Wasserverdrängung von mehr als 20 Tonnen hat am Heck ein blaues Licht zu zeigen, das für die Schiffe, die es einholen, sichtbar ist.

Dieses blaue Licht kann ständig angebracht sein. In diesem Falle muß es mit Lichtschirmen versehen und derart angeordnet sein, daß es auf einen Horizontsektor von mindestens 135 Grad und höchstens 180 Grad sichtbar ist, das ist auf zwei Sektoren von 67 Grad 30 Minuten bis zu 90 Grad nach jeder Seite des Schiffes, vom Heck aus gerechnet. Dieses Licht muß auf eine Entfernung von mindstens 500 Meter sichtbar sein.

Lichter der geschleppten Schiffe

§ 75

Die am äußersten Ende eines Schleppzugs fahrenden Einheiten müssen ständig das im § 74 vorgesehene blaue Licht zeigen.

Schiffahrt bei Nacht sowie bei unsichtigem Wetter

§ 76

Bei Nacht oder bei unsichtigem Wetter, Nebel und dickem Wetter, Staubregen, Schneegestöber oder schweren Regenböen haben Dampfschiffe und Segelschiffe ihre Fahrgeschwindigkeit je nach dem Grade der Dunkelheit oder dem Zustand der Luft derart zu mäßigen, daß sie stets Herr ihrer Bewegungen bleiben und anhalten können, wenn sie Hindernissen begegnen oder wenn es ihnen unmöglich ist, ihre Lage zum Fahrwasser zu erkennen.

Schallzeichen (Schallsignale) bei unsichtigem Wetter

§ 77

Bei unsichtigem Wetter, Nebel, dickem Wetter, Staubregen, Schneegestöber haben die in Fahrt befindlichen Dampfschiffe in Zwischenräumen von höchstens zwei Minuten einen langen Ton mit der Dampfpfeife oder der Sirene abzugeben, wenn sie frei fahren, oder einen langen Ton, dem unmittelbar zwei kurze Töne folgen, wenn sie Einheiten im Anhang haben. Segelschiffe in Fahrt haben das Nebelhorn oder irgendeine andere Schallvorrichtung, die sie an Bord haben, in Tätigkeit zu setzen, mit Ausnahme der Glocke, die niemals von einem Schiffe in Fahrt geläutet werden darf.

In einem Schleppzug ist lediglich der vorausfahrende Schlepper (Remorkör) zur Beachtung der Vorschriften dieses Paragraphen verpflichtet.

Kleine Schiffe

§ 78

Die kleinen, mit Segeln oder Rudern bewegten Schiffe sind nicht verpflichtet, die im § 77 angeführten Zeichen (Signale) abzugeben, haben aber, wenn sie diese nicht abgeben, zu rufen oder irgendein anderes Schallzeichen (Schallsignal) von genügender Stärke in Zwischenräumen von nicht mehr als 1 Minute abzugeben.

Verbot des Treibenlassens

§ 79

Bei unsichtigem Wetter, Nebel, dickem Wetter, Staubregen und Schneegestöber ist es den Schiffen ganz allgemein verboten, sich mit dem Strome treiben zu lassen.

Kapitel V

Vorschriften für die im Strome verankerten oder vertäuten Schiffe

Ankern oder Vertäuen der Schiffe

§ 80

Die im Strome verankerten oder vertäuten Schiffe haben sich möglichst nahe an das Ufer zu legen, um der Fahrrinne eine für die in Fahrt befindlichen Schiffe genügende Breite zu belassen.

Verbot des Ankerns im Fahrwasser

§ 81

Den Schiffen ist es verboten, den Anker an Stellen ausgeworfen zu lassen, wo er eine Behinderung oder eine Gefahr für die auf dem Strome verkehrenden Schiffe bilden könnte.

Wenn sie ausnahmsweise diese Vorschrift nicht einhalten können, so ist die Lage des Ankers durch einen Schwimmer von beliebiger Form zu kennzeichnen; bei Nacht muß der Schwimmer mit einem grünen Lichte versehen sein, wenn das Schiff nahe dem rechten Ufer, und mit einem roten Lichte, wenn es nahe dem linken Ufer verankert liegt.

Stellen, wo das Ankern oder Vertäuen verboten ist

§ 82

Das Vertäuen oder Ankern in engen Stromstellen, in scharfen Krümmungen, nahe von Brückenpfeilern, an oder neben Schiffen, die gefährliche Gegenstände befördern und die im § 126 genannten Kennzeichen tragen, ist den Schiffen verboten.

In gleicher Weise ist es den Schiffen verboten, im Kurse der Seilfähren und fliegenden Brücken anzuhalten sowie an Stellen des Stromes Anker zu werfen, wo Telegraphen- oder sonstige Kabel oder Rohre versenkt sind; diese Stellen sind durch Pflöcke gekennzeichnet, die am Lande nahe dem Ufer eingeschlagen sind und umgekehrte Anker tragen.

Stilliegende Schiffe und schwimmende Anlagen außerhalb der Häfen

§ 83

Außer in den Häfen ist es verboten, längs der Ufer, an denen ein Treidelzug stattfindet, zwei oder mehr Reihen an Bord vertäuter Schiffe zu bilden.

Schwimmende Anlagen ebenso wie Seilfähren (fliegende Brücken) und Fähren dürfen nur an Orten er-

richtet werden, die von den zuständigen Behörden bestimmt werden.

Seile oder Ketten quer über die Fahrrinne

§ 84

Wenn ein Schiff, um sich zu vertäuen, genötigt ist, ein Seil oder eine Kette quer über die Fahrrinne zu spannen, ist das Seil oder die Kette sofort loszuwerfen oder zu senken, sobald ein anderes Schiff sich zeigt, das vorbeifahren will.

Seile oder Ketten quer über die Fahrrinne

§ 85

Den Schiffen ist es verboten, ihre Seile bei Nacht oder unsichtigem Wetter quer über die Fahrrinne gespannt zu lassen.

Lichter der Schiffe vor Anker

§ 86

Wenn ein Schiff im Strome verankert liegt oder vertäut ist, so hat es bei Nacht am Vorderschiff an der Stelle, wo es am besten sichtbar ist, jedoch in einer 6 Meter oberhalb des Deckes nicht übersteigenden Höhe, ein weißes Licht zu führen, das auf der dem Fahrwasser zu gelegenen Seite angebracht und von allen Punkten des Horizonts auf eine Entfernung von mindestens 1 Kilometer sichtbar ist.

Lichter der Schiffe vor Anker

§ 87

Wenn mehrere Schiffe am Ufer oder vor Anker im Strome Bord an Bord vertäut sind, hat nur das der Fahrrinne zunächst liegende Schiff das im § 86 vorgeschriebene Licht zu führen.

Lichter der kleinen Schiffe

§ 88

Die vertäuten oder vor Anker liegenden kleinen Schiffe sind nicht verpflichtet, das im § 86 vorgeschriebene Licht zu führen, sofern sie die Fahrrinne vollständig frei lassen.

Schallzeichen (Schallsignale) bei unsichtigem Wetter

§ 89

Bei unsichtigem Wetter, Nebel, Staubregen, Schneegestöber oder schweren Regenböen haben die Kapitäne oder Führer der Dampfer, die an andern Orten als in den Häfen stilliegen und die Fahrrinne nicht vollständig frei lassen, bei Tag sowohl als bei Nacht mindestens 5 Sekunden lang und in Zwischenräumen von nicht mehr als 2 Minuten die Glocke mit rasch aufeinanderfolgenden Schlägen läuten zu lassen.

Die Kapitäne oder Führer der andern Gattungen von Schiffen, die unter den gleichen Umständen stilliegen, haben bei der Annäherung anderer Schiffe durch Zurufe auf ihre Gegenwart aufmerksam zu machen.

Mißbrauch der Dampfpfeifen und Sirenen

§ 90

Den im Strome stilliegenden Schiffen ist es untersagt, ihre Dampfpfeifen oder Sirenen bei Annäherung anderer Schiffe zu gebrauchen und diese Signalmittel ohne berechtigten Grund anzuwenden.

Kapitel VI

Vorschriften für den Fall der Unmöglichkeit zu manövrieren, den Fall der Havarie, des Festfahrens und des Schiffbruchs

Notsignal

§ 91

Um in den in den §§ 92 und 93 vorgesehenen Fällen Hilfe zu verlangen, ist bei Tag ein Zeichen (Signal), ein Stück Stoff oder irgendein ähnlicher Gegenstand, bei Nacht irgendein Licht mit gestrecktem Arme kreisförmig zu schwingen; außerdem kann die Aufmerksamkeit auch durch jedes hierzu geeignete optische oder Schallzeichen (Schallsignal) erregt werden.

Unmöglichkeit zu manövrieren

§ 92

Wenn ein Schiff infolge eines Unfalls nicht mehr Herr seiner Manöver ist, hat es bei Annäherung anderer Schiffe, deren Fahrtrichtung einen Zusammenstoß befürchten läßt, ehe diese auf geringe Entfernung herangekommen sind, die letzteren anzurufen oder durch wiederholte Betätigung der Dampfpfeife oder der Sirene oder durch ein sonstiges geeignetes Zeichen (Signal) sie auf die Unmöglichkeit, gemäß dieser Polizeiordnung zu manövrieren, aufmerksam zu machen.

Es hat außerdem alles aufzubieten, um das Fahrwasser so rasch als möglich freizumachen und nötigenfalls zu diesem Zwecke durch Abgabe des Notsignals die Hilfe der in der Nähe vorbeifahrenden Schiffe zu verlangen.

Diese haben ihrerseits, um die Fahrrinne freizumachen, nach Möglichkeit Beistand zu leisten.

Unfälle

§ 93

Wenn ein Schiff infolge eines Zusammenstoßes oder eines Unfalls zu sinken droht, hat der Kapitän oder Führer dieses Schiffes oder des Schiffes, von dem es geschleppt wird, alles aufzubieten, um es unverzüglich an eines der Ufer zu bringen, so daß es nicht im Fahrwasser bleibt.

Wenn bei einem Zusammenstoß eines der Schiffe zu sinken droht, hat der Kapitän oder Führer des andern Schiffes alle zu seiner Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um das erstere aus dem Fahrwasser zu entfernen.

Die gleiche Verpflichtung obliegt den Schiffen, die in der Nähe eines Schiffes vorbeifahren, das zu sinken droht und Hilfe verlangt.

Wenn infolge eines Unfalls auf dem Strome Menschenleben in Gefahr sind, haben alle in der Nähe befindlichen Schiffe bei der Hilfeleistung mitzuwirken.

Festgefahrene oder gesunkene Schiffe

§ 94

Wenn ein Schiff gesunken oder im Strome festgefahren ist, hat sein Kapitän oder Führer so rasch als möglich die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde zu verständigen, sei es unmittelbar, indem er sich an die nächste Ortsbehörde wendet, sei es durch Inanspruchnahme der Kapitäne oder Führer der vorbeifahrenden Schiffe, sei es durch irgendein anderes Mittel.

Der Schlepper (Remorkör) hat sich im Falle des Festfahrens einer der von ihm geschleppten Einheiten zu bemühen, diese wieder flottzumachen und darf sie nicht verlassen, bis er festgestellt hat, daß die zu seiner Verfügung stehenden Mittel zur Flottmachung nicht ausreichen.

Der Kapitän und die Bemannung eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes haben bis zur Ankunft der Bediensteten der Strom- und Schiffahrtspolizei an Bord oder in der Nähe der Unfallstelle zu bleiben.

Zeichen (Signale) der festgefahrenen und gesunkenen Schiffe

§ 95

Ein im Strome festgefahrenes Schiff hat bei Tag von der Morgendämmerung an an einer gut sichtbaren Stelle zwei farbige Flaggen (Fahnen) oder zwei kugelförmige Zeichen zu zeigen, die senkrecht in einem Abstand von 1,80 Meter bis 2 Meter übereinander angebracht sind.

Die verwendeten Kugeln oder kugelförmigen Zeichen müssen mindestens 0,60 Meter Durchmesser besitzen.

Bei Nacht hat das festgefahrene Schiff an derselben Stelle zwei rote Lichter zu zeigen, die senkrecht in einem Abstand von 1,80 Meter bis 2 Meter übereinander angebracht sind und genügende Leuchtkraft besitzen, um von allen Punkten des Horizonts auf eine Entfernung von wenigstens 1 Kilometer sichtbar zu sein.

Die gleiche Verpflichtung obliegt den gesunkenen Schiffen, wenn ein Teil des Schiffsrumpfs sichtbar bleibt.

Wenn der Kapitän oder Schiffsführer erkennt, daß an seinem Schiffe vorbei der Schiffsverkehr noch aufrechterhalten werden kann, hat er außerdem auf der der Fahrrinne zugekehrten Seite bei Tag eine weiße Flagge (Fahne) oder ein Stück Stoff von heller Farbe und bei Nacht das im § 86 vorgeschriebene Ankerlicht zu zeigen.

Zeichen (Signal) der kleinen Schiffe beim Festfahren oder Sinken

§ 96

Die im Strome festgefahrenen kleinen Schiffe haben bei Annäherung anderer Schiffe, ehe diese auf geringe Entfernung herangekommen sind, zu rufen oder sie auf die eigene Lage aufmerksam zu machen. Letzteres hat durch wiederholte Pfiffe mit der Dampfpfeife oder durch irgendein anderes geeignetes, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln abgegebenes Zeichen (Signal) zu erfolgen.

Wenn an diesen Schiffen vorbei der Schiffsverkehr noch aufrechterhalten werden kann, haben sie außerdem auf der der Fahrrinne zugekehrten Seite bei Tag eine weiße Flagge (Fahne) oder ein Stück Stoff von heller Farbe und bei Nacht das im § 86 vorgeschriebene Ankerlicht zu zeigen.

Warnungsposten

§ 97

Wenn ein Schiff, einerlei, von welcher Wasserverdrängung, in einer derartigen Lage festgefahren oder gesunken ist, daß es für die Schiffahrt eine Erschwerung oder ein Hindernis bildet, und wenn es an einer Stelle des Stromes liegt, wo infolge der Gestaltung des Geländes oder infolge eines andern Umstandes die talfahrenden Schiffe diese Zeichen (Signale) nicht rechtzeitig bemerken können, hat der Kapitän oder Führer des festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes sobald als möglich an Land oder auf dem Strome selbst in genügender Entfernung oberhalb der Unfallstelle einen Warnungsposten aufzustellen, der die talfahrenden Schiffe aufmerksam zu machen hat.

Bezeichnung der Lage von Wracks

Wenn das Wrack eines in der Fahrrinne gesunkenen Schiffes vollständig untergegangen und infolgedessen unsichtbar ist, hat sein Kapitän oder Schiffsführer außerdem dessen Lage vorläufig zu bezeichnen, indem er über ihm einen Schwimmer von beliebiger Gestalt verankert, der bei Nacht mit einem grünen oder roten Lichte zu versehen ist, je nachdem das Wrack nahe dem rechten oder dem linken Stromufer versenkt liegt.

Der Warnungsposten und der Schwimmer können eingezogen werden, sobald die Fahrrinne mit Bojen bezeichnet ist oder die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde andere Maßregeln zur Gewährleistung der Sicherheit des Verkehrs getroffen hat.

Flottmachen in der Fahrrinne festgefahrener oder gesunkener Schiffe

§ 98

Wenn ein festgefahrenes oder gesunkenes Schiff eine Erschwerung oder ein Hindernis für die Schiffahrt bildet, hat der Kapitän oder Führer dieses Schiffes alle verfügbaren Mittel anzuwenden, um die Freiheit des Verkehrs in kürzester Frist wiederherzustellen.

Wenn er dieser Verpflichtung aus eigenem Verschulden nicht nachkommt, werden die notwendigen Maßnahmen auf seine Kosten und Gefahr von der zuständigen Behörde ergriffen, die in dringenden Fällen das Schiff zerstören kann.

Hebung in die Fahrrinne gefallener oder dort im Stiche gelassener Gegenstände

§ 99

Wenn ein zur Ausrüstung oder Ladung eines Schiffes gehörender Gegenstand in die Fahrrinne gefallen ist und unter Umständen eine Erschwerung oder ein Hindernis für die Schiffahrt bilden kann, hat der Kapitän oder Führer des Schiffes diesen Gegenstand unverzüglich wieder zu heben oder, wenn er dies nicht vermag, dessen Lage gemäß der im zweiten Absatz des § 97 enthaltenen Vorschriften zu kennzeichnen. Außerdem hat er ungesäumt die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde zu verständigen.

Die Kapitäne oder Schiffsführer sind verpflichtet, bei der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde des ersten Hafens, in dem sie anlegen, die Anker, Ketten oder ähnliche Gegenstände abzuliefern, die sie bei Gelegenheit oder zufällig herrenlos im Strome aufgefunden haben.

Kapitel VII

Vorschriften zum Schutze der Wasserbauten und der in Ausführung begriffenen Arbeiten im Strome

Schonung der Bauten der bei den Bauarbeiten verwendeten Gegenstände, der Schiffahrtzeichen usw.

§ 100

Die Vorschriften der §§ 19, 21, 35 und 105 dieser Polizeiverordnung, welche die Kapitäne und Schiffsführer zu beachten haben, um die Verursachung von Schäden an anderen Schiffen oder schwimmenden Anlagen und Vorrichtungen, Flößen oder Holzzügen zu vermeiden, die auf dem Strome in Fahrt sind oder stilliegen, müssen insbesondere auch hinsichtlich der Vorrichtungen und der schwimmenden oder sonstigen Gegenstände befolgt werden, die bei Wasserbau- oder sonstigen, auf dem Strome ausgeführten Arbeiten verwendet werden.

Die Kapitäne oder Schiffsführer haben außerdem mit der gleichen Sorgfalt darauf zu achten, daß sie keinen Schaden an Bauten irgendwelcher Art verursachen, wie z. B. an Brücken, Landungsstegen, Anlagen oder Einrichtungen, Dämmen, Steinwürfen, Buhnen,

Kais, Uferverkleidungen, fertig oder in Ausführung, an Bojen sowie andern im Strome oder an den Ufern angebrachten Zeichen (Signalen).

Nachrichten für Schiffahrttreibende über in Ausführung begriffene Arbeiten

§ 101

Die Kapitäne oder Schiffsführer haben in gleicher Weise darauf zu achten, daß sie die in Ausführung begriffenen Arbeiten in keiner Weise beeinträchtigen.

Sie haben die von den zuständigen Behörden gegebenen Weisungen über das Vorbeifahren an Stellen, wo Arbeiten ausgeführt werden, genauestens einzuhalten; diese Weisungen werden insbesondere durch Anschlag in den Häfen unter der Bezeichnung: „Nachrichten für Schiffahrttreibende" zu ihrer Kenntnis gebracht.

Teil III

Bestimmungen für Flöße

Ausmaße der Flöße

§ 102

Die Ausmaße der Flöße dürfen nicht überschreiten:

Auf der Donaustrecke zwischen Ulm und Regensburg 50 Meter Länge und 9 Meter Breite;

auf der Donaustrecke zwischen Regensburg und Passau 60 Meter Länge und 10 Meter Breite;

auf der Donaustrecke zwischen Passau und Turn-Severin 65 Meter Länge und 15 Meter Breite;

auf der Donaustrecke zwischen Turn-Severin und Braila 68 Meter Länge und 18 Meter Breite;

auf der unterhalb der Samosmündung gelegenen Strecke der Theiß 65 Meter Länge und 15 Meter Breite;

auf der unterhalb Bares gelegenen Strecke der Drau 65 Meter Länge und 15 Meter Breite.

Äußere Kennzeichen

§ 103

Die Flöße müssen den Namen und Wohnort des Eigentümers sowie des Floßfahrtunternehmers oder eines von beiden auf einer hinreichend hoch angebrachten Tafel derart tragen, daß die Aufschrift von beiden Seiten gelesen werden kann.

Zusammenbinden der Flöße

§ 104

Die ein Floß bildenden Teile müssen genügend fest miteinander verbunden sein, damit das Floß der Einwirkung der Strömung und der Wellen Widerstand leisten kann, und müssen derart angeordnet sein, daß keine vorspringenden Stellen vorhanden sind, die über die äußeren Ränder des Floßes hinausragen und hierdurch das letztere behindern können, an Schiffen, Kunstbauten, Ufern usw. leicht vorbeizugleiten.

Die Arbeiten des Bindens oder des Auflösens der Flöße dürfen, wenn sie auf dem Strome stattfinden, keine Erschwerung oder Behinderung des Verkehrs verursachen.

Die Ausmaße des Floßes müssen auch dann noch feststellbar sein, wenn es beladen ist.

Vorsichtsmaßnahmen in Fahrt oder beim Stilliegen

§ 105

Jeder Führer eines Floßes, das in Fahrt ist oder stilliegt, hat darauf zu achten, daß er die Schiffahrt nicht erschwert, noch anderen Flößen, Schiffen, schwimmenden Anlagen oder Vorrichtungen, die auf dem Strome fahren oder stilliegen, Schaden verursachen.

Er hat außerdem darauf zu achten, daß er keinen Schaden an Bauten irgendwelcher Art verursacht, wie z. B. an Anlagen oder Einrichtungen, Brücken, Dämmen, Steinwürfen, Buhnen, Kais, Uferverkleidungen, fertig oder in Ausführung, an Bojen sowie andern im Strome oder an den Ufern angebrachten Zeichen (Signalen).

Er hat die von den zuständigen Behörden gegebenen Weisungen über das Vorbeifahren an Stellen, wo Wasserbauarbeiten ausgeführt werden, genauestens einzuhalten; diese Weisungen werden durch Anschlag in den Häfen unter der Bezeichnung: „Nachrichten für Schiffahrttreibende" zu seiner Kenntnis gebracht.

Mit der gleichen Sorgfalt hat er über die Sicherheit seines Floßes zu wachen.

Zu diesem Zwecke hat der Führer des Floßes alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, ohne jedoch den besonderen Vorschriften der jeweils durchfahrenen Staaten über die Bemannung sowie die Art und Anzahl der Rettungsgeräte und Rettungsmittel unterworfen zu sein.

Tiefgang

§ 106

Der Floßführer hat sich davon zu überzeugen, daß der Tiefgang seines Floßes den Wassertiefen entspricht, die auf den zu überwindenden Furten oder Untiefen bestehen, um der Möglichkeit des Festfahrens vorzubeugen.

Durchfahrt durch Brücken

§ 107

Bei der Durchfahrt durch feste Brücken oder Schiffbrücken haben die Flöße die besonderen Vorschriften über die Durchfahrt zu beachten.

Mangels besonderer Vorschriften für Flöße dürfen diese nur durch Brückenöffnungen fahren, die mit den auf Übereinkommen beruhenden Bezeichnungen versehen sind, laut deren die Durchfahrt nur durch diese Öffnungen gestattet ist.

Floßfahrt

§ 108

Der Floßführer hat sich zu bemühen, sein Floß nach Möglichkeit außerhalb des von den Dampfern eingehaltenen Kurses zu halten und zu verhindern, daß es sich quer zur Fahrrinne stellt.

Wenn mehrere Flöße hintereinander mit dem Strome treiben, haben sie soweit als möglich die gleiche Bahn zu verfolgen und eine angemessene Entfernung untereinander einzuhalten, so daß sie die Fahrt der Schiffe und Schleppzüge möglichst wenig behindern.

Sie dürfen sich nicht in gleicher Höhe oder zugekoppelt treiben lassen, außer wenn sie ein einheitliches Ganzes bilden, das weder nach der Länge, noch nach der Breite die im § 102 genannten Höchstmaße überschreitet.

Stellen, wo das Schleppenlassen des Ankers oder der Ketten verboten ist

§ 109

Den Flößen ist es verboten, den Anker oder die Kette an Stellen schleppen zu lassen, wo Telegraphen- oder sonstige Kabel oder Rohre versenkt sind; diese Stellen sind durch Pflöcke bezeichnet, die am Lande nahe dem Ufer eingeschlagen sind und umgekehrte Anker tragen.

Begegnen mit Schiffen

§ 110

Im Falle des Begegnens mit berg- oder talfahrenden Schiffen haben die Flöße, auch wenn sie den Anker oder

die Kette schleppen lassen, sich möglichst nahe an einem der Ufer (nach ihrer Wahl) zu halten, um der Vorbeifahrt möglichst wenig hinderlich zu sein.

Lichter der bei Nacht mit dem Strome treibenden Flöße

§ 111

In den Stromabschnitten, in denen die Floßfahrt bei Nacht gestattet ist, haben die bei Nacht treibenden Flöße von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weißes Licht zu führen, das genügend hoch angebracht ist und eine genügende Leuchtkraft besitzt, daß es von allen Punkten des Horizonts auf eine Entfernung von mindestens 1 Kilometer sichtbar ist.

Außerdem muß bei Annäherung eines Schiffes ein weißes Licht an der Stelle des Floßes geschwenkt werden, die dem sich nähernden Schiffe zugewendet ist.

Verbot des Treibenlassens

§ 112

Bei unsichtigem und dickem Wetter, Nebel, Staubregen, Schneegestöber oder schweren Regenböen ist es den Flößen verboten, sich treiben zu lassen.

Verankern und Vertäuen der Flöße

§ 113

Die im Strome verankerten oder vertäuten Flöße haben sich möglichst nahe an das Ufer zu legen, um der Fahrrinne eine für die in Fahrt befindlichen Schiffe genügende Breite zu belassen.

Verbot des Ankerns in der Fahrrinne

§ 114

Den Flößen ist es verboten, den Anker an Stellen ausgeworfen zu lassen, wo er eine Behinderung oder eine Gefahr für die auf dem Strome verkehrenden Schiffe und Flöße bilden könnte.

Wenn sie ausnahmsweise diese Vorschrift nicht einhalten können, ist die Lage des Ankers durch einen Schwimmer von beliebiger Form zu kennzeichnen; bei Nacht muß der Schwimmer mit einem grünen Lichte versehen sein, wenn er auf der Seite des rechten Ufers, und mit einem roten Lichte, wenn er auf der Seite des linken Ufers belassen werden muß.

Stellen, wo das Ankern oder Vertäuen verboten ist

§ 115

Den Flößen ist es verboten, sich in engen Stellen und in scharfen Krümmungen, am Eingang in Kanäle, nahe von Brückenpfeilern und im Fahrweg der Fähren zu vertäuen.

In gleicher Weise ist es ihnen verboten, an Stellen Anker zu werfen, wo Telegraphen- und sonstige Kabel oder Rohre versenkt sind. Diese Stellen sind durch Pflöcke gekennzeichnet, die nahe den Ufern eingeschlagen sind und umgekehrte Anker tragen.

Stilliegende Flöße

§ 116

Es ist verboten, längs der Ufer, an denen ein Treidelzug stattfindet, zwei oder mehrere Flöße nebeneinander zu vertäuen.

Seile und Ketten quer über die Fahrrinne

§ 117

Wenn ein Floß, um sich zu vertäuen, genötigt ist, ein Seil oder eine Kette quer über die Fahrrinne zu spannen, ist das Seil oder die Kette sofort loszuwerfen oder zu senken, sobald ein Schiff sich zeigt, das vorbeifahren will.

Seile und Ketten quer über die Fahrrinne

§ 118

Den Flößen ist es verboten, ihre Seile bei Nacht oder unsichtigem Wetter quer über die Fahrrinne gespannt zu lassen.

Lichter der Flöße vor Anker

§ 119

Wenn ein Floß im Strome vor Anker liegt oder vertäut ist, hat es von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang entweder ein weißes Licht auf jedem der dem Fahrwasser zugekehrten Ecken zu tragen, das genügend hoch, aber nicht mehr als 6 Meter über dem Wasserspiegel angebracht ist, oder es muß ein offenes Feuer unterhalten.

Die Lichter oder die Feuerstelle müssen von allen Punkten des Horizonts sichtbar sein.

Lichter der Flöße vor Anker

§ 120

Wenn mehrere Flöße nebeneinander im Strome vertäut sind, hat nur das der Fahrrinne am nächsten liegende Floß das im § 119 vorgeschriebene Licht zu führen.

Schallzeichen (Schallsignale) bei unsichtigem Wetter

§ 121

Bei unsichtigem Wetter, Nebel, Staubregen, Schneegestöber oder schweren Regenböen haben die Führer von Flößen, die ankern wollen, um den Vorschriften des § 112 zu entsprechen, sowie die Führer von Flößen, die an anderen Stellen als in den Häfen still liegen, bei der Annäherung von Schiffen ihre Gegenwart durch Zurufe anzuzeigen.

Festgefahrene Flöße

§ 122

Im Falle des Festfahrens hat der Floßführer sich zu bemühen, sein Floß wieder flottzumachen und darf es nicht verlassen, bis er festgestellt hat, daß die ihm zur Verfügung stehenden Mittel unzureichend sind, das Floß loszubringen.

Bezeichnung der festgefahrenen Flöße

§ 123

Ein im Strome festgefahrenes Floß hat bei Tage von Sonnenaufgang an zwei Zeichen (Signale) oder kugelförmige Gegenstände zu zeigen, die senkrecht in einem Abstand von 1,50 Meter bis 2 Meter übereinander angebracht sind. Bei Nacht hat es zwei rote Lichter zu zeigen, die in derselben Art angebracht sind und genügende Leuchtkraft besitzen, um von allen Punkten des Horizonts auf eine Entfernung von mindestens 1 Kilometer sichtbar zu sein.

Beseitigung der den Verkehr hindernden Flöße

§ 124

Wenn das festgefahrene Floß ein Hindernis für die Schiffahrt bildet, hat der Führer dieses Floßes alle verfügbaren Mittel anzuwenden, um die Freiheit des Verkehrs in kürzester Frist wiederherzustellen.

Wenn er dieser Verpflichtung aus eigenem Verschulden nicht nachkommt, werden die notwendigen Maßnahmen auf seine Kosten und Gefahr von der zuständigen Behörde ergriffen, die, in dringenden Fällen und, wenn die Umstände es rechtfertigen, das Floß auch teilweise oder gänzlich auflösen kann.

Teil IV

Vorschriften für Schiffe, die gefährliche Güter befördern

Begriff

§ 125

Die Bestimmungen dieses Titels gelten für Schiffe, die eine Ladung an Bord haben, deren Behandlung und Beförderung deshalb besondere Vorsicht erfordert, weil die Güter, aus denen sie besteht, ihrer Natur nach geeignet sind, eine Explosion, einen Brand oder eine allgemeine Feuersbrunst hervorzurufen, die das ganze Schiff in Gefahr bringen und sich auf die Nachbarschaft ausdehnen kann*).

Kennzeichen bei Tag und bei Nacht

§ 126

Schiffe, welche Güter der im § 125 bezeichneten Art befördern, haben in Fahrt oder beim Stilliegen im Strome bei Tage vorn eine rote Flagge (Fahne) von rechteckiger Form zu führen.

Schiffe, die mit mechanischen Antriebsmitteln versehen sind und Güter der im § 125 bezeichneten Art befördern, haben, wenn sie bei Nacht frei fahren, außer den im § 66 für die Dampfschiffe in Fahrt vorgeschriebenen Lichtern noch ein helles rotes Licht zu führen, das senkrecht über dem im ersten Absatz des letzteren Paragraphen vorgeschriebenen weißen Lichte in einem Abstand von 1,5 Meter bis 2 Meter angebracht und auf den gleichen Horizontsektor sowie auf die gleiche Entfernung sichtbar ist wie das weiße Licht.

Wenn die im vorhergehenden Absatz erwähnten Schiffe im Anhang haben, müssen sie die Lichter führen, die im zweiten Absatz des § 69 für die Schiffe vorgeschrieben sind, welche Einheiten schleppen, die gefährliche Güter befördern.

Einreihung in den Schleppzug

§ 127

In einem Schleppzug müssen die Schiffe, welche gefährliche Güter befördern, als letzte und so entfernt als möglich von den andern Einheiten eingereiht werden, soweit dies mit der Sicherheit der Schiffahrt vereinbar ist.

Wenn ein solches Schiff als letztes im Schleppzug eingereiht ist, kann das im § 75 vorgeschriebene blaue Licht auf einem an einem Seile nachgeführten Kahne angebracht werden.

Lichter beim Stilliegen

§ 128

Jedes Schiff, das gefährliche Güter befördert, hat, wenn es im Strome verankert oder vertäut ist, ein rotes Licht zu zeigen, das oberhalb des im § 86 vorgesehenen weißen Ankerlichts in einem Abstand von 1,5 Meter bis 2 Meter angebracht und wie dieses von allen Punkten des Horizonts auf eine Entfernung von mindestens 1 Kilometer sichtbar ist.

Diese Lichter sind entweder an Bord oder in angemessener Entfernung am Ufer oder in einem zwischen letzterem und dem Schiffe befindlichen Boote anzubringen.

*) Die Beförderung von Masut und Rohöl in Tankschiffen oder in Fässern sowie die Beförderung von Alkohol, Petroleum, ätherischem Öl, Äther in vollkommen dicht verschlossenen Fässern oder Kannen aus Metall, ferner die Beförderung von Zündhölzern in geschlossener Verpackung gilt im Rahmen der Bestimmungen dieses Titels als gewöhnliche Warenbeförderung.

Tankschiffe

§ 129

Tankschiffe, die, weil sie erst vor kurzem in Gebrauch waren, wegen der Entwicklung von Gasen aus den Rückständen der gelöschten Ladung noch eine Gefahr bedeuten, haben gleichfalls die Vorschriften der §§ 126, 127 und 128 zu beachten.

Schiffe, die rings um den Schiffsrumpf oberhalb der Linie der tiefsten Tauchung einen hellblau gemalten Streifen von mindestens 15 Zentimeter Höhe tragen, sind bei Tag von der Anbringung der im § 126 vorgeschriebenen Kennzeichen befreit.

Besondere Verbote

§ 130

Schiffen, die gefährliche Gegenstände befördern, ist es verboten, unter Brücken anzuhalten, in der nächsten Nähe anderer im Strome stilliegender Schiffe sowie in der Nachbarschaft einer Eisenbahn oder einer nahe dem Ufer gelegenen Wohnstätte zu ankern oder sich zu vertäuen.

Umladungen von Schiff zu Schiff im Strome sind nur unter den von den Behörden festgesetzten Bedingungen und unter deren Überwachung gestattet.

Teil V

Besondere Vorschriften

Zeitweilige Maßnahmen

§ 131

Die Kapitäne, Schiffer oder Führer haben sich an die Vorschriften zu halten, die von den Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden in der Form von „Nachrichten für die Schiffahrttreibenden" erlassen werden und die dringenden Maßnahmen umfassen, die ergriffen werden, um den Verkehr unter außerordentlichen Umständen oder für die Zeit und zum Schutze der in Ausführung begriffenen Arbeiten auf dem Strome sicherzustellen.

Anhänge

§ 132

Besondere Vorschriften für einzelne Abschnitte des Stromes bleiben vorbehalten.

Teil VI

Übertretungen

§ 133

Übertretungen dieser Polizeiordnung werden mit Geldstrafe bis zu 150 Reichsmark, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

Schlußbestimmungen

§ 134

Diese Polizeiordnung tritt am 1. Februar 1926 in Kraft.

Berlin, den 2. Oktober 1925.

Der Reichsverkehrsminister
Dr. Krohne

Bekanntmachung über den Internationalen Verband zum Schutze des gewerblichen Eigentums. Vom 12. Oktober 1925.

Nach einer Mitteilung der Schweizerischen Regierung hat die Großbritannische Regierung dem Schweizerischen Bundesrate durch Noten vom 30. Juli und 20. August 1925 angezeigt, daß der Australische Bund der am 2. Juni 1911 in Washington unterzeichneten Pariser Verbandsübereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums (Reichsgesetzbl. 1913 S. 209) beitritt.

Den älteren Verträgen des Verbandes zum Schutze des gewerblichen Eigentums, nämlich der am 20. März 1883 in Paris abgeschlossenen Übereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums nebst Schlußprotokoll und der Brüsseler Zusatzakte vom 14. Dezember 1900, hatte der Australische Bund bereits seit 5. August 1907 angehört (vgl. Bekanntmachung vom 9. August 1907, Reichsgesetzbl. S. 424).

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 30. September 1925 (Reichsgesetzbl. II S. 950).

Berlin, den 12. Oktober 1925.

Der Reichsminister des Auswärtigen
In Vertretung
Köpke

Bekanntmachung über die Ratifikation des Freundschafts-, Handels- und Konsularvertrags zwischen dem Deutschen Reiche und den Vereinigten Staaten von Amerika vom 8. Dezember 1923. Vom 15. Oktober 1925.

Der am 8. Dezember 1923 unterzeichnete Freundschafts-, Handels- und Konsularvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und den Vereinigten Staaten von Amerika ist ratifiziert worden. Der Austausch der Ratifikationsurkunden hat am 14. Oktober in Washington stattgefunden.

Berlin, den 15. Oktober 1925.

Der Reichsminister des Auswärtigen
In Vertretung
Köpke

Bekanntmachung über die Ratifikation des deutsch-polnischen Abkommens über die Rechte der Mitglieder und Beamten des gemeinschaftlichen Oberkomitees der Oberschlesischen Eisenbahnen vom 23. Februar 1924. Vom 17. Oktober 1925.

Das am 23. Februar 1924 in Warschau unterzeichnete Abkommen zwischen dem Deutschen Reiche und der Republik Polen über die Rechte der Mitglieder und Beamten des gemeinschaftlichen Oberkomitees der Oberschlesischen Eisenbahnen (Reichsgesetzbl. 1924 II S. 359 ff.) ist ratifiziert worden. Der Austausch der Ratifikationsurkunden hat am 3. Oktober 1925 in Warschau stattgefunden.

Berlin, den 17. Oktober 1925.

Der Reichsminister des Auswärtigen
In Vertretung
Köpke

Das Reichsgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen — Teil I und Teil II —. **Fortlaufender Bezug** nur durch die **Postanstalten.** Der Bezugspreis beträgt für Teil I vierteljährlich 1,20 RM, für Teil II vierteljährlich 1,00 RM.

Einzelbezug jeder (auch jeder älteren) Nummer nur vom **Gesetzsammlungsamt,** Berlin NW 40, Scharnhorststr. 4. Preis für den achtseit. Bogen 10 Pf. (aus abgelauf. Jahrg. 8 Pf.). Bei größeren Bestellungen 10 bis 40 v. H. Preisermäßigung.

Herausgegeben vom Reichsministerium des Innern. — Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin.

Reichsgesetzblatt

Teil II

1925 | Ausgegeben zu Berlin, den 6. November 1925 | Nr. 49

Inhalt: Bekanntmachung über den Schutz deutscher Gebrauchsmuster in der Union der Russischen Sozialistischen Sowjet-Republiken. S. 969. — Bekanntmachung über den Schutz von Erfindungen, Mustern und Warenzeichen auf einer Ausstellung. S. 969. — Bekanntmachung über die Ratifikation der deutsch-ungarischen Verträge zur Ausgleichung der in- und ausländischen Besteuerung und über Rechtsschutz und Rechtshilfe in Steuersachen. S. 969. — Bekanntmachung über die Ratifikation des Abkommens zwischen Deutschland und Schweden über den Luftverkehr. S. 969. — Bekanntmachung über Änderung des Planes für die Verteilung der Stimmen in den Bezirks-Wasserstraßenbeiräten. S. 670.

Bekanntmachung über den Schutz deutscher Gebrauchsmuster in der Union der Russischen Sozialistischen Sowjet-Republiken. Vom 22. Oktober 1925.

Unter Bezugnahme auf § 13 des Gesetzes, betreffend den Schutz von Gebrauchsmustern, vom 1. Juni 1891 (Reichsgesetzbl. 1923 II S. 444) wird hierdurch bekanntgemacht, daß in der Union der Russischen Sozialistischen Sowjet-Republiken deutsche Gebrauchsmuster einen Schutz genießen.

Berlin, den 22. Oktober 1925.

Der Reichsminister der Justiz
In Vertretung
Dr. Joël

Bekanntmachung über den Schutz von Erfindungen, Mustern und Warenzeichen auf einer Ausstellung. Vom 24. Oktober 1925.

Der durch das Gesetz vom 18. März 1904 (Reichsgesetzbl. S. 141) vorgesehene Schutz von Erfindungen, Mustern und Warenzeichen tritt für die nachbezeichneten preußischen Großmustermessen ein:

1. Königsberg vom 14. bis 17. Februar und vom 15. bis 18. August 1926,
2. Breslau vom 7. bis 9. März und vom 5. bis 7. September 1926,
3. Kiel vom 13. bis 16. März und vom 26. bis 29. September 1926,
4. allgemeine Messen vom 21. bis 25. März und vom 12. bis 19. September 1926 in Köln und technische Messe ebenda vom 21. bis 30. März 1926,
5. allgemeine Messen vom 11. bis 14. April und vom 26. bis 29. September 1926 in Frankfurt a. M. und technische Messen ebenda vom 9. bis 14. April und vom 24. bis 29. September 1926.

Berlin, den 24. Oktober 1925.

Der Reichsminister der Justiz
In Vertretung
Dr. Joël

Bekanntmachung über die Ratifikation der deutsch-ungarischen Verträge zur Ausgleichung der in- und ausländischen Besteuerung und über Rechtsschutz und Rechtshilfe in Steuersachen. Vom 26. Oktober 1925.

Die Verträge zwischen dem Deutschen Reiche und dem Königreich Ungarn

1. zur Ausgleichung der in- und ausländischen Besteuerung, insbesondere zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der direkten Steuern,
2. über Rechtsschutz und Rechtshilfe in Steuersachen, beide unterzeichnet in Berlin am 6. November 1923,
3. zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Abgaben von Todes wegen,

unterzeichnet in Berlin am 26. November 1923 (Reichsgesetzbl. 1925 II S. 641), sind ratifiziert worden. Der Austausch der Ratifikationsurkunden hat am 10. Oktober 1925 in Budapest stattgefunden.

Berlin, den 26. Oktober 1925.

Der Reichsminister des Auswärtigen
In Vertretung
Köpke

Bekanntmachung über die Ratifikation des Abkommens zwischen Deutschland und Schweden über den Luftverkehr. Vom 28. Oktober 1925.

Das am 29. Mai 1925 in Stockholm unterzeichnete Abkommen zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich Schweden über den Luftverkehr (Reichsgesetzbl. 1925 II S. 857) ist ratifiziert worden. Der Austausch der Ratifikationsurkunden hat am 23. Oktober 1925 in Stockholm stattgefunden.

Berlin, den 28. Oktober 1925.

Der Reichsminister des Auswärtigen
In Vertretung
Köpke

(Vierzehnter Tag nach Ablauf des Ausgabetags: 20. November 1925)

Bekanntmachung über Änderung des Planes für die Verteilung der Stimmen in den Bezirks-Wasserstraßenbeiräten. Vom 31. Oktober 1925.

Auf Grund des § 5 der Verordnung über Beiräte für die Reichswasserstraßen vom 26. Januar 1925 (Reichsgesetzbl. II S. 5) wird der der Verordnung als Anlage 1 beigefügte Plan für die Verteilung der Stimmen in den Bezirks-Wasserstraßenbeiräten unter Zustimmung der Preußischen Landesregierung wie folgt abgeändert. Im Abschnitt b Oder-Wasserstraßenbeirat erhält die Ziffer 8 unter Erhöhung der Zahl der Mitglieder und Stellvertreter auf je 37 folgende Fassung:

	Mitglieder	Stellvertreter
8. Garantieverbände 2,		
Provinz Oberschlesien . .	1	1
Provinz Niederschlesien .	1	1

Berlin, den 31. Oktober 1925.

Der Reichsverkehrsminister
Dr. Krohne

Das Reichsgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen — Teil I und Teil II —. **Fortlaufender Bezug** nur durch die **Postanstalten**. Der Bezugspreis beträgt für Teil I vierteljährlich 1,20 *RM*, für Teil II vierteljährlich 1,00 *RM*.

Einzelbezug jeder (auch jeder älteren) Nummer nur vom **Gesetzsammlungsamt**, Berlin NW 40, Scharnhorststr. 4. Preis für den achtseit. Bogen 10 Pf. (aus abgelauf. Jahrg. 8 Pf.). Bei größeren Bestellungen 10 bis 40 v. H. Preisermäßigung.

Herausgegeben vom Reichsministerium des Innern. — Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin.

Reichsgesetzblatt

Teil II

1925 | Ausgegeben zu Berlin, den 20. November 1925 | Nr. 50

Inhalt: Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Aufbringung der Industriebelastung (Aufbringungsgesetz) vom 30. August 1924. S. 971. — Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste. S. 972. — Bekanntmachung über die Auslieferung zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweiz wegen Sachbeschädigung. S. 972.

Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Aufbringung der Industriebelastung (Aufbringungsgesetz) vom 30 August 1924. Vom 16. November 1925*).

Auf Grund des § 2 Abs. 4, § 15 des Gesetzes zur Aufbringung der Industriebelastung (Aufbringungsgesetz) vom 30. August 1924 (Reichsgesetzbl. II S. 269) verordnet die Reichsregierung:

I. Aufbringungspflicht der werbenden Betriebe des Reichs, der Länder und Gemeinden (Gemeindeverbände) und Abgabe einer Vermögenserklärung für diese Betriebe

§ 1

Die Vorstände oder Geschäftsführer der werbenden Betriebe, die der Aufbringungspflicht unterliegen (§ 2 Abs. 2 des Aufbringungsgesetzes) haben innerhalb der für die Abgabe der Vermögenserklärung für 1925 gesetzten Frist nach dem für diese vorgesehenen Muster eine besondere Vermögenserklärung für die Zwecke des Aufbringungsgesetzes abzugeben; dies gilt nicht, soweit für die Feststellung des Einheitswerts über das Vermögen von werbenden Betrieben eine Vermögenserklärung für 1925 abzugeben ist. Die für die Vermögensteuer 1925, insbesondere über die Bewertung, geltenden Vorschriften finden hierbei sinngemäße Anwendung. Alle den werbenden Betrieben dienenden Gegenstände gelten als Betriebsvermögen im Sinne des Reichsbewertungsgesetzes. Für jeden einzelnen Betrieb ist eine getrennte Vermögenserklärung abzugeben, auch wenn dieselbe öffentlich-rechtliche Körperschaft Unternehmerin mehrerer Betriebe ist. Die Vermögenserklärung gilt als Steuererklärung im Sinne der Reichsabgabenordnung.

§ 2

(1) Werbende Betriebe im Sinne des § 1 sind Betriebe, die nach gesetzlicher Vorschrift oder allgemeinen finanzwirtschaftlichen Grundsätzen in der Weise zu führen sind, daß durch die Einnahmen mindestens die Ausgaben gedeckt werden, gleichviel, ob dieser Erfolg im einzelnen Falle tatsächlich erreicht wird. Zu den werbenden Betrieben, die die Aufbringungspflicht begründen, gehören insbesondere:

a) Bergwerke, Salinen, Steinbrüche und sonstige Betriebe zur Gewinnung von Bodenschätzen, wie Steinen, Schiefer, Kalk, Kreide, Kies, Sand, Lehm, Ton, Mergel, Torf, ferner Ziegeleien, Hütten und dergleichen;

b) Verkehrsbetriebe (Kleinbahnen, Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Kraftwagenbetriebe, Hafenbetriebe, Lagerhäuser, Meßgebäude und dergleichen);

c) Anstalten zur Versorgung mit Wasser, Gas, Kraft und Licht;

d) Banken und sonstige Kreditanstalten mit Ausnahme solcher Staatsbanken, die nach ihrer Bestimmung in der Hauptsache staatswirtschaftlichen oder allgemein wirtschaftlichen Geschäften dienen;

e) öffentliche oder dem öffentlichen Verkehre dienende Sparkassen, wenn sie sich nicht auf die Pflege des eigentlichen Sparkassenverkehrs beschränken;

f) sonstige gewerbliche Betriebe (Versorgung mit Lebens- und Genußmitteln, Fabriken, Mühlen, Molkereien, Brauereien, Zeitungen, Druckereien, Bäderverwaltungen und dergleichen).

(2) Zu den werbenden Betrieben gehören nicht Veranstaltungen, die ohne Rücksicht auf Ertragserzielung zu gemeinnützigen Zwecken unterhalten werden. Hierzu gehören insbesondere:

a) Veranstaltungen, die der allgemeinen Wohlfahrt dienen (Kranken- und Siechenhäuser, Erholungs-, Alters- und Kinderheime, Sport- und Spielplätze, Volksbäder, Schlacht- und Viehhöfe, Desinfektionsanstalten, bakteriologische Untersuchungsanstalten und dergleichen);

b) Veranstaltungen, die der Wissenschaft, Kunst und sonstigen Bildungszwecken dienen (Universitäten, Hochschulen und alle übrigen Schulen, Büchereien, Volkslesehallen, Museen, Theater, Orchester und dergleichen);

c) Veranstaltungen, die wirtschaftlichen Bedürfnissen überwiegend der minderbemittelten Bevölkerung dienen sollen und infolge dieser Zweckbestimmung in ihrer Ertragsfähigkeit beschränkt sind (Leihhäuser und dergleichen).

(3) Der Betrieb der Deutschen Reichspost gilt nicht als werbender Betrieb im Sinne des Abs. 1.

(4) Von der Aufbringungspflicht befreit ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

*) Veröffentlicht in Nr. 271 des Deutschen Reichsanzeigers und Preußischen Staatsanzeigers vom 19. November 1925.

§ 3

Der Aufbringungspflicht unterliegen nicht

a) solche werbenden Betriebe (§ 2), die Landwirtschaft, Forstwirtschaft oder Gärtnerei, Viehzucht, Weinbau oder Fischerei zum Gegenstande haben; mitbefreit sind die mit einem solchen Betriebe verbundenen Nebenbetriebe anderer Art;

b) Nebenbetriebe landwirtschaftlichen, forstwirtschaftlichen oder gärtnerischen Charakters, die zu werbenden Betrieben anderer Art gehören.

§ 4

Bei der ersten Umlegung werden alle der Aufbringungspflicht unterliegenden werbenden Betriebe (§§ 2, 3) herangezogen,

a) die entweder am Beginne des 1. Januar 1925 bestanden haben oder

b) die in der Zeit vom Beginne des 1. Januar 1925 bis zum Ablauf des 31. Oktober 1925 eröffnet worden sind.

II. Zuständigkeit

§ 5

Örtlich zuständig zur Entgegennahme der Vermögenserklärung für die werbenden Betriebe ist das Finanzamt, in dessen Bezirk der Ort der Leitung des Betriebs liegt.

Berlin, den 16. November 1925.

Der Reichsminister der Finanzen
In Vertretung
Popitz

Der Reichswirtschaftsminister
In Vertretung
Trendelenburg

Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste. Vom 30. Oktober 1925.

Die Angaben der Liste unter „Deutschland" und „Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen" sind geändert worden. Die Änderungen sind in Nr. 247 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 21. Oktober 1925 enthalten.

Berlin, den 30. Oktober 1925.

Der Reichsverkehrsminister
Im Auftrag
Vogel

Bekanntmachung über die Auslieferung zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweiz wegen Sachbeschädigung. Vom 11. November 1925.

Zwischen der Deutschen und der Schweizerischen Regierung ist durch Schriftwechsel des Auswärtigen Amtes mit der Schweizerischen Gesandtschaft in Berlin vom $\frac{\text{2. September}}{\text{12. Oktober}}$ 1925 Einverständnis darüber erzielt worden, daß zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweiz auf Grund der Gegenseitigkeit die Auslieferung wegen vorsätzlicher und rechtswidriger Sachbeschädigung stattfindet, sofern der verursachte Schaden wenigstens 100 Franken oder 80 Reichsmark beträgt.

Diese Vereinbarung tritt an Stelle der im Jahre 1910 von der Schweizerischen Regierung abgegebenen Gegenseitigkeitserklärung über die Auslieferung wegen Sachbeschädigung.

Berlin, den 11. November 1925.

Der Reichsminister des Auswärtigen
In Vertretung
Köpke

Der Reichsminister der Justiz
In Vertretung
Dr. Joël

Das Reichsgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen — Teil I und Teil II —. **Fortlaufender Bezug** nur durch die **Postanstalten.** Der Bezugspreis beträgt für Teil I vierteljährlich 1,20 RM, für Teil II vierteljährlich 1,00 RM.

Einzelbezug jeder (auch jeder älteren) Nummer nur vom **Gesetzsammlungsamt,** Berlin NW 40, Scharnhorststr. 4. Preis für den achtseit. Bogen 10 Pf. (aus abgelauf. Jahrg. 8 Pf.). Bei größeren Bestellungen 10 bis 40 v. H. Preisermäßigung.

Herausgegeben vom Reichsministerium des Innern. — Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin.